

KENYA après Kenyatta

Politique Une transition réussie

par JEAN-CLAUDE POMONTI

Nairobi. — Au centre de la capitale du Kenya, quatre torches et une garde d'honneur conduisent la mazzette de marbre et de verre où repose John Kenyatta. L'homme qui a été le premier chef de l'histoire contemporaine de ce pays de quinze millions d'habitants est enterré dans la légende et rétrospectivement, voilà près d'un an, sans laisser, apparemment, de testament politique. De l'autre côté de l'enceinte s'élevaient les bâtiments d'un Parlement dont les membres devaient être réduits à l'état de simples citoyens par la loi, dans ce rapprochement, un symbole : pour les héritiers de Kenyatta, l'hédonisme d'aujourd'hui, le dernier test d'une transition réussie dans le calme. A l'époque du changement dans la continuité, le regard sur un passé, pourtant bien proche, compte moins que ces quelques pages politiques sur un avenir jadis encore incertain. Depuis une période du continent fortement secouée, ces dernières années.

Méant sur les investissements étrangers et le tourisme, les dirigeants kenyans ont toujours estimé que l'instabilité politique était l'ennemi n°1 de leur développement. A ce titre, dans les dernières années de la première présidence, la perspective de la disparition du pays, insécurité même, vis-à-vis de l'indépendance soulevait quelques appréhensions. Sur un continent où elles ne furent jamais, les institutions étaient portées à la mesure d'un vieux chef d'Etat du commun, pour ne pas souffrir de son éventuelle disparition. En outre, un Kenyatta sur deux avait laissé l'instabilité politique à paralyser la vie publique — et même à figer la vie publique — tout en laissant croire qu'il était le fait de l'absence d'union de la famille Kenyatta. Le Kenya de Kenyatta n'eut donc fait l'objet d'un débat que dans les années de la mort du vieux combattant nationaliste d'Afrique noire.

De façon assez surprenante, en politique dans le respect, plusieurs proches collaborateurs de l'ancien président ont su adapter leur comportement à la situation. Le Kenya de Kenyatta n'eut donc fait l'objet d'un débat que dans les années de la mort du vieux combattant nationaliste d'Afrique noire.

Le 22 août, quelques heures après la mort de Kenyatta, M. Daniel Arap Moi prit le pouvoir en tant que président par intérim, devant le cabinet réuni à la Maison d'Etat de Nairobi. Cette prestation de serment par l'ancien vice-président, nommé à ce poste en 1967, a été très respectueusement saluée par les hommes d'Etat de Kenyatta, gardes des secrets, avait décidé de passer la nuit, à l'occasion d'une cérémonie officielle. Le style a changé, le président Moi appartenant à une élite très minoritaire, les Kalenjins, alors que Kenyatta était figure de chef de file des Kikuyu, les deux constituant le cinquième de la population et dominant encore la vie publique.

A l'heure de Kenyatta, son cri de ralliement — à savoir le *Nyayo* de M. Moi, un homme plus sec, plus jeune, de plus de trente ans et plus spirituel. Du temps de Kenyatta, le président nationaliste les détestait les plus importants pour son abandon à ses collaborateurs l'administration quotidienne. La politique étrangère était réglée et la nécessité des réformes mal perçues. Autour de son successeur s'est établi un climat d'insécurité de concertation, le deuxième président du Kenya se révéla une sorte de plus petit démostrateur commun — selon d'habitude — qui s'en remet, pour les problèmes de sécurité, à la force personnelle de M. Moi. Le champ de l'action gouvernementale était donc limité, et le changement a été conduit à petits pas.

Sur le plan intérieur, le gouvernement a assés sa popularité en libérant les dix-sept députés politiques de l'ancien régime et en invitant les entreprises à ouvrir une masse imposante de chômeurs. Sur le plan extérieur, lui en ne prenant jamais le parti de la Tanzanie dans le conflit opposant Dar-es-Salaam au maréchal Amin, Nairobi a su déjouer les relations de travail avec le nouveau régime ougandais, préservant ainsi les possibilités d'un marché intérieur avec un voisin dont les neuf dixièmes du commerce extérieur transitent habituellement par le Kenya. Très sensible au panafricanisme affiché par Nkrumah, le Kenya a signé, fin janvier, à l'occasion de la réception de M. Moi par Addis-Abeba, un traité de coopération de dix ans et la coopération anti-souffrance.

Pour surmonter la récession économique actuelle, comme pour protéger ses frontières et équilibrer une armée encore réduite, les nouveaux dirigeants kenyans peuvent compter sur les adhésions des investisseurs. Mais, pour que cette deuxième présidence



Kenya. Les frontières sont indiquées.

trouve son régime de croissance, encore faudrait-il qu'elle fasse face, sans trop de difficultés, le cap électoral de l'automne, puis le Parlement actuel, élu en octobre 1974, doit être renouvelé. Les élections de 1979, qui ont été précédées par une campagne officielle à trois semaines, intensification du climat des fonctions administratives et parlementaires, — le pays baigne dans une ambiance préélectorale depuis déjà plusieurs semaines. Très influents dans les milieux d'affaires et solidement représentés au sein du Parlement actuel, certains tenants de l'ancien régime et leurs identités politiques semblent avoir décidé de se battre pour garder non seulement une audience au sein du Parlement mais un pied dans le gouvernement.

Résorber les inégalités

L'écart du pouvoir depuis quelques mois. Leur influence peut se mesurer au nombre de hauts fonctionnaires qui, depuis mai, démissionnent de l'administration — ou ont été démis de leur poste — pour pouvoir se présenter aux élections. Le phare de ces derniers sont des vétérans de la lutte pour l'indépendance, comme Njiru Karumuri, un groupe de pression tenu à

l'écart du pouvoir depuis quelques mois. Leur influence peut se mesurer au nombre de hauts fonctionnaires qui, depuis mai, démissionnent de l'administration — ou ont été démis de leur poste — pour pouvoir se présenter aux élections. Le phare de ces derniers sont des vétérans de la lutte pour l'indépendance, comme Njiru Karumuri, un groupe de pression tenu à

ÉCONOMIE

Des ombres sur un succès

par VICTORIA BRITAIN (*)

Nairobi. — Pendant les deux premières années de l'indépendance, les résultats obtenus par l'économie kenyane ont été parmi les plus impressionnants du continent. Le pays a franchi le seuil de l'autosuffisance agricole et créé un secteur industriel moderne. Le produit national brut s'est accru à un taux moyen annuel de 5,9 %. Mais aujourd'hui, les ombres commencent à se montrer. Le produit national brut s'est accru à un taux moyen annuel de 5,9 %. Mais aujourd'hui, les ombres commencent à se montrer.

Le territoire est menacé par des coupes inattendues de bois, — l'opération a été produite du charbon et l'érosion des sols qui en résulte.

Pour remédier à cette situation, le gouvernement a proposé d'investir 100 millions de livres kenyans (environ 1,5 milliard de francs) dans un programme de réhabilitation des terres marginales et arides. Sont prévus, à cet effet, des travaux de réhabilitation des terres marginales et arides. Sont prévus, à cet effet, des travaux de réhabilitation des terres marginales et arides.

La prochaine décennie pourrait donc des problèmes à l'économie kenyane. Mais, contrairement à ce qui se produit dans beaucoup d'autres pays d'Afrique, ces difficultés peuvent encore être affrontées grâce à une aide extérieure généreuse. D'un autre côté, la stabilité politique du pays ne semble pas encore menacée par les tensions économiques. Représentant 1,4 milliard de francs pour une récolte d'environ 70 000 tonnes, les revenus du café demeurent un fondement solide. Bien que le prix de ce produit sur le marché international ait nettement baissé depuis le boom d'il y a deux ans, il reste supérieur de trois fois à ce qu'il était avant la guerre, et la tendance reste à la hausse. La qualité du café, qui semble destinée à demeurer la production kenyane la plus importante, a été améliorée par les réformes d'appui à la production de café d'après la guerre, l'aménagement de magasins, l'acquisition de machines et la plantation d'arbres.

Si cette affaire, qui a rempli les manchettes de la presse — notamment à l'occasion de la signature d'un accord de coopération avec un commissaire de police provincial, — a été quelque peu gommée, il reste que les dirigeants du Kenya ont en sa personne le meilleur avantage. Mais ils pourraient faiblir sur une sorte de consensus de l'État-Église local : en fin de compte, la nouvelle élite kenyane, produite par l'indépendance et qui a tiré de larges bénéfices de l'expansion économique, souhaite une transition sans secousse que possible. Dans une crise politique au moment même où l'économie était en pleine croissance, la classe dirigeante kenyane a réagi avec l'instinct du survie et a évité une crise politique au moment même où l'économie était en pleine croissance.

En outre, le Kenya dispose d'une classe moyenne qui demande preuve que quatrièmes plan quinquennal de développement aborde honnêtement, au moins sur le papier, la plupart des difficultés qui se posent à l'horizon et peuvent mener à la stabilité du pays. Les résultats de ce document n'ont pas tenu de peindre la situation en rose. Le produit national brut s'est accru à un taux moyen annuel de 5,9 %. Mais aujourd'hui, les ombres commencent à se montrer.

Beaucoup d'experts demeurent cependant très pessimistes quant aux chances d'un succès rapide de la récupération des terres marginales. Ils préviennent aussi sur une réduction de la pression sur les terres et, sur celle du taux de natalité. En effet, la mortalité infantile est tombée très rapidement, et les prévisions actuelles, la population devrait atteindre 15 millions d'habitants à la fin de l'année 2000. Les déshabitudes étendues récemment par le gouvernement semblent prouver que le taux de croissance démographique atteindra 4 % par an — ce qui en fait le plus élevé du monde en développement. Bien que le Kenya bénéficie du programme de planification familiale du plus vieux de l'Afrique subsaharienne, la résistance au contrôle des naissances y est forte dans les couches de la société, des ruraux de l'Université aux simples paysans.

Nairobi, telle qu'elle est entrecoupée par les touristes, est une ville économiquement moderne avec ses immeubles de bureaux et ses hôtels de standing international. Mais il ne s'agit que d'une petite partie d'une ville d'un million d'habitants. La population de la capitale croît — et c'est inévitable — à un rythme plus rapide que celle du pays : en l'an 2000, elle aura triplé. La ville urbaine absorbe l'essentiel d'une inflation du taux national est évaluée à 14 % par an (en secteur rural).

Une démographie galopante

Le taux de croissance démographique du Kenya est évalué à 4 % par an — ce qui en fait le plus élevé du monde en développement. Bien que le Kenya bénéficie du programme de planification familiale du plus vieux de l'Afrique subsaharienne, la résistance au contrôle des naissances y est forte dans les couches de la société, des ruraux de l'Université aux simples paysans.

Nairobi, telle qu'elle est entrecoupée par les touristes, est une ville économiquement moderne avec ses immeubles de bureaux et ses hôtels de standing international. Mais il ne s'agit que d'une petite partie d'une ville d'un million d'habitants. La population de la capitale croît — et c'est inévitable — à un rythme plus rapide que celle du pays : en l'an 2000, elle aura triplé. La ville urbaine absorbe l'essentiel d'une inflation du taux national est évaluée à 14 % par an (en secteur rural).

(*) Journaliste britannique.

Supplément établi par JEAN-CLAUDE POMONTI et coordonné par JEAN-PIERRE LANGUELLER

YA DE BOB ASTLES MARECHAL AMIN

ice tranquille

en Afrique orientale

Après son arrivée au pouvoir, le général Amin a donné la priorité à la reconstruction de l'armée. Il a réorganisé le commandement en chef et a nommé des officiers expérimentés. Il a également révisé la constitution et a tenu des élections libres. Le régime d'Amin a été salué pour sa stabilité et son développement économique.

JEAN-CLAUDE POMONTI

Le régime civil est resté dans les trois mois

Le régime civil est resté dans les trois mois. Les élections ont été libres et équitables. Le gouvernement a mis l'accent sur le développement économique et la stabilité politique.

Maroc

NEUCHÂTEL SUISSE
HOTEL SUR LA
BEAULIEU

INFORMATION

Une presse vivante, ayant une vocation nationale

La presse du Nairobi est généralement considérée comme l'une des plus vivantes d'Afrique noire. Le tirage quotidien du « Nation » avoisine cent mille exemplaires et celle de sa publication sœur, le « Sunday Nation », est légèrement supérieure. L'autre grand quotidien de langue anglaise, le « Standard », atteint un tirage moyen de soixante mille exemplaires. Aussi essentiellement sur l'actualité et l'information, ces journaux ont participé à plusieurs campagnes politiques, notamment contre la corruption. Lancés respectivement en 1978 et en 1977, la

AVANT la fin de l'année, les Kenyans célèbreront l'élection de leur quatrième Parlement depuis l'indépendance, en 1963. Mais aucun d'eux ne sera sans doute à célébrer les quatre-vingt-cinq ans de la presse du Kenya.

Le premier journal publié au Kenya a été l'*East Africa and Uganda Mail*, qui parut à Mombasa en 1898. Son propriétaire était un marchand de charbon, John Gray. Le deuxième, l'*African Standard*, a été lancé en 1902, également à Mombasa, par un Indien, Parul, A. M. Jervais. Sans tarder, le *Standard* a changé de mains et a été acquis, pour 50 livres sterling, par le major Anderson, planteur d'érables de la côte. Depuis cette époque, un nombre de journaux ont vu le jour, mais aucun n'a atteint plus de quatre cent publications, ont été enregistrés au Kenya. Il s'en reste aujourd'hui qu'environ 10 %.

L'époque pionnière, dans l'histoire de cette presse, a pris fin aux alentours de 1920 quand le *Leader of British East Africa*, lancé par Alexander Davis, a été absorbé par le *Real African Stan-*

Weekly Review et le « Nairobi Times », les deux hebdomadaires animés par Hillary Ngweni, ont été suivis vingt mille exemplaires chacun et consacrant davantage de place à l'analyse politique, économique et sociale. Le « Weekly Review », un petit format désormais classique des hebdomadaires internationaux, passe pour l'un des meilleurs revues politiques du continent.

Accusé par ses adversaires de refléter de trop près les préoccupations ou les vues de la classe dirigeante kenyane, cette

année 60, l'évolution de la presse fut caractérisée par le développement de publications clandestines, défiant les intérêts locaux, tribaux, politiques ou économiques.

Par exemple, Maitiganga (le Condilière), première publication africaine lancée en 1958 par le *Kikuyu Central Association* (K.C.A.), était supporté par des nationalistes kikuyu qui faisaient campagne pour la rétrocédation des terres occupées par les Blancs. Il était édité par un jeune Kikuyu nommé Johnstone Kama, connu plus tard sous le nom de Jomo Kenyatta, premier président du Kenya. Ce journal devait être interdit par les autorités coloniales sous le motif d'agitation politique.

Il y avait également des journaux radicaux, propriétés d'Indiens comme le *Colonial Times*, le *Daily Chronicle*, le *Kenya Daily Mail* et le *Goan Times*. Les points de vue des colons blancs étaient bien défendus par des publications comme le *Kenya Weekly News*, un hebdomadaire remarquablement rédigé qui a vécu de 1928 à 1968. L'empereur, qui avait encouragé, un autre journal kikuyu, lancé par Henry Mwaeni, en 1948, fut le premier d'être interdit par les autorités coloniales sous le motif d'agitation politique.

Après la seconde guerre mondiale, en grande partie sous l'impulsion des revendications politiques et économiques des Africains. On en compte aujourd'hui une trentaine. L'insurrection Mau-Mau, parmi lesquels Waoya et Kikamba (dont le docteur-prophète Fais M. Paul Nguni, aujourd'hui ministre des coopératives), et *Samu* (du Kikuyu, qui appartenait à l'ancienne Union africaine du Kenya (K.A.U.). Pour contrebalancer l'influence de la presse africaine, le gouvernement colonial encouragea la parution, en septem-

bre 1959, de *Bwana*, le plus vieil hebdomadaire de langue swahili d'Afrique orientale. L'un des rédacteurs du journal était le kenyan, M. Francis Khamisi, qui travaillait à Bwana pratiquement depuis sa création, en est aujourd'hui le directeur et préside le club de la presse de Nairobi.

L'actualité avant tout

La politique et les dures conditions économiques de l'élection ont décliné la majorité des journaux de cette époque. Quand la presse n'était pas l'ennemi pour « subversion » par le gouvernement colonial, la banqueroute les guettait. Peu de publications atteignent la phase actuelle, qui s'est ouverte avec l'achèvement du pays vers l'indépendance.

En 1959, une société, *The East African Newspapers (Nairobi) Limited*, a été formée avec le concours financier de l'Agence Kham et de Lord Thompson. Elle commença par publier *Tufo Kenya*, un hebdomadaire, avant de lancer *Tufo Loo* en 1959. Ces deux publications en langue swahili existaient toujours. En 1961 furent créés, à leur tour, le *Nation* et le *Sunday Nation*, lesquels devaient s'identifier, dès le début, et comme les deux précédentes, aux aspirations nationales africaines.

En 1968, une société, *The East African Newspapers (Nairobi) Limited*, a été formée avec le concours financier de l'Agence Kham et de Lord Thompson. Elle commença par publier *Tufo Kenya*, un hebdomadaire, avant de lancer *Tufo Loo* en 1959. Ces deux publications en langue swahili existaient toujours. En 1961 furent créés, à leur tour, le *Nation* et le *Sunday Nation*, lesquels devaient s'identifier, dès le début, et comme les deux précédentes, aux aspirations nationales africaines.

En 1968, une société, *The East African Newspapers (Nairobi) Limited*, a été formée avec le concours financier de l'Agence Kham et de Lord Thompson. Elle commença par publier *Tufo Kenya*, un hebdomadaire, avant de lancer *Tufo Loo* en 1959. Ces deux publications en langue swahili existaient toujours. En 1961 furent créés, à leur tour, le *Nation* et le *Sunday Nation*, lesquels devaient s'identifier, dès le début, et comme les deux précédentes, aux aspirations nationales africaines.

SAMUEL NGARUA, directeur général du *Standard*.

L'investissement étranger et le rôle de la Banque centrale au Kenya

Le Kenya a une économie mixte, dans laquelle le secteur privé joue un rôle essentiel dans la création des activités de production. L'attitude officielle des pouvoirs publics envers l'investissement étranger est amicale. Le gouvernement protège l'investissement privé, étranger et local, contre l'expropriation, grâce à des dispositions contenues dans la Constitution du Kenya.

La loi pour la Protection de l'Investissement Etranger prévoit une protection légale de l'investissement étranger approuvé. En vertu de cette loi, le ministre des finances peut délivrer un « Certificat d'Entreprise Approuvée » à toute société étrangère dont l'investissement est jugé comme étant dans l'intérêt de l'économie nationale. Cela peut s'appliquer aussi bien aux investissements nouveaux qu'aux investissements de bénéfices réalisés au Kenya. Ce certificat garantit le droit de rapatrier les bénéfices, ainsi, éventuellement, que l'intérêt du capital et ce capital lui-même.

De généreux abattements fiscaux s'appliquent aux investissements nouveaux dans l'industrie manufacturière : ils comprennent un abattement initial pour investissement égal à 20 % du coût des bâtiments industriels, installations et machines, auquel s'ajoutent des abattements annuels. L'impôt sur le revenu des sociétés domiciliées au Kenya est de 45 %, tandis que le taux pour les sociétés non résidentes est de 52,5 % des bénéfices, en excluant les dividendes reçus de sociétés résidentes.

La Banque centrale est la principale institution financière du Kenya, investie de pouvoirs techniques en matière de crédit et de pouvoirs juridiques pour réglementer les opérations des banques commerciales. Tout en assistant le gouvernement de son expertise pour la politique monétaire et en assumant la fonction de prêteur de dernier ressort, la Banque joue le rôle de banquier de l'Etat. Dans ses relations avec le marché monétaire et le marché des capitaux, elle est le moyen d'encourager le développement d'établissements financiers locaux et de guider leurs opérations afin de répondre aux grands objectifs économiques du pays.

La Banque centrale soutient les objectifs d'investissement du gouvernement, exprimés dans ses plans de développement. Sa ferme conviction est que les devises étrangères disponibles, qui sont en nombre limité, doivent être utilisées à des fins productives. La Banque croit aussi que la production économique doit avoir une base saine et que les industries doivent comporter une forte participation de la main-d'œuvre et des matériaux locaux. Elles doivent également, chaque fois que c'est faisable, être le fait de citoyens du Kenya. La politique délibérée de la Banque est donc de limiter le montant du crédit qui peut être emprunté par les sociétés à capitaux étrangers travaillant dans les secteurs de la commercialisation et de la distribution. Pour les sociétés à capitaux étrangers basées sur l'agriculture et le tourisme, non seulement les plafonds d'emprunt sont libéraux, mais les investissements dans ces secteurs bénéficient d'encouragements de toute sorte. Il convient cependant de noter que le contrôle des changes, au Kenya, est bienveillant et libéral, par comparaison avec beaucoup de pays en voie de développement. En outre, la Banque est habituellement très souple dans la façon dont elle exerce des contrôles concrets.

La pierre angulaire des politiques menées par le gouvernement est une croissance économique viable. Il est important pour tous, au Kenya, d'assurer la stabilité. La politique monétaire, œuvrant en harmonie avec la politique budgétaire, a engendré dans le passé un remarquable développement économique et a attiré l'investissement étranger. A cause de cela, la Banque a pu maintenir une monnaie solide et des taux d'intérêt modérés et un climat attrayant pour les investissements.

Banque centrale du Kenya, 24 avril 1979.

Les hôtels Block, le plus ancien et le plus célèbre groupe hôtelier du Kenya

Une expérience qui remonte à un demi-siècle. Etablissements de grande classe situés dans tout le pays, des palmiers aux pins : 1.600 lits des sept meilleurs hôtels et relais de chasse du pays.

L'historique *NORFOLK HOTEL* de Nairobi, un hôtel à l'architecture caractéristique au cœur de la capitale, qui célèbre cette année son 75^e anniversaire. L'accueil et la cuisine au Norfolk répondent aux plus hautes normes internationales et cet hôtel figure sur la liste des « 300 meilleurs hôtels du monde ».

Dans le haut du pays, les hôtels Block dirigent *NYALI BEACH HOTEL*, à Nyali, avec ses vues inégalées sur les pics couronnés de neige du mont Kenya, un bon goût, le pêche à la truite et des courts de tennis et de squash enchâssés dans des jardins renommés dans toute l'Afrique. Le *TRIKORY*, fameux dans le monde entier, est également géré par les hôtels Block. C'est là qu'une jeune princesse a grimpé un jour dans un arbre pour en redescendre reine — la princesse Elizabeth, qui observait les animaux de la forêt, en 1952 avec le prince Philip lorsque le monde apprit la mort en Angleterre de son père, le roi George VI.

Dans les mystérieuses zones semi-désertiques du Nord, les hôtels Block gèrent *NEKURU LODGE*, sur les rives du fleuve Usu Myra, la « Porte du Nord » du Kenya. Pour la plupart des visiteurs étrangers, *Samburu Lodge* représente « la véritable Afrique ».

Sur la frontière sud-ouest du pays avec le Serengeti, les hôtels Block gèrent *NEKURU LODGE*, dans la réserve de chasse Masai-Mara, actuellement la plus prolifique du pays pour la faune avec des lions, des buffles et des éléphants. *Kerikori Lodge* fut au Kenya le premier hôtel de luxe dans la brousse. A chaque milieu d'année, on peut y assister au miracle du monde animal, la migration annuelle du gibier des plaines depuis le Serengeti, au cours de laquelle des centaines de milliers d'animaux convergent sur

les plus riches pâturages du Masai avec leur cortège de prédateurs. De *Kerikori Lodge*, il est aussi possible d'observer un des safaris d'observation du gibier les plus sophistiqués du monde, en contemplant la faune sauvage des plaines du haut de la nacelle d'un ballon à air chaud.

Sur les rives de l'océan Indien, les hôtels Block gèrent *NYALI BEACH HOTEL*, au nord de l'île de Mombasa, qui constitue en lui-même une station de vacances avec des jardins tropicaux aux mille couleurs descendant doucement vers la plage bordée d'argent. Toutes les chambres sont climatisées. On peut nager en toute sécurité au *Nyali Beach Hotel*, qui peut également offrir certaines des meilleures occasions de pêche en haute mer qui soient au monde, tous les types de sports aquatiques et de plage, le yachting et l'île volante.

Le *SUNSHINE HOTEL* à Malindi, situé sur les vastes grèves de la plage où débarqua jadis Vasco de Gama, est également géré par les hôtels Block. Il est désormais tout aussi en vogue auprès de la société internationale qu'il l'a toujours été pour les résidents du pays qui savent apprécier une plage quand elle est exceptionnelle.

La nourriture a beaucoup d'importance pour les vacanciers, car c'est alors que les appétits sont le plus exigeants. Ce fait est noté, mille fois mieux, car dans les hôtels et relais de chasse du groupe des hôtels Block, les ont créés, tant pour le logement que pour la cuisine, une tradition difficile à surpasser.

Les hôtels Block dirigent également le plus court et le plus élégant des établissements du nord de Nairobi, le *Baruch Club*.

Le bureau de réservation central (Block Hotels Central Reservation Office, Box 40075, Nairobi, Kenya) accepte des réservations pour tous les hôtels et relais du groupe. Télés 22146.

مكتبة من الأصل

Grindl

LA BANQUE DE VOI COMMERCIALES E

Agences en

Agences en

Agence a M

GRINDLAYS BANK

TOURISME

LE PARADIS DU SAFARI

MOUNT Kenya Safari Lodge. — C'est un petit matin que le mont Kenya, l'un des plus élevés d'Afrique (5 199 mètres), se libère le plus souvent de son manteau de nuages. Des pelouses de l'altitude la plus prodigieuse du continent le spectacle est grandiose. Aux alentours, dans l'une des nombreuses réserves du pays, des gazelles paissent tranquillement. Si l'on n'est pas tenté de dévaler les pentes vertes qui séparent son bungalow des étangs où nagent des oiseaux appartenant à une dizaine d'espèces différentes, le visiteur d'un jour peut partager son temps entre la natation, la photographie, le golf, le tennis ou le billard, dans l'un des décors les plus complets d'Afrique. Au pied du mont Kenya, riche en légendes kikonyoises, et dont l'ancien président Kenyatta, anthropologue à ses heures, contribua avant-guerre à faire la célébrité.

D'une nature riche et très variée, le Kenya a su tirer avan-

tage ses circuits touristiques et son centre international de conférences attirent chaque année trois cent cinquante mille visiteurs. Les lodges des Hautes Terres, avec vue sur les lointains d'eau d'une faune exotique, se situent à deux ou trois heures de route au nord de Nairobi, aux flancs du mont Kenya ou des Arberdaries. A égale distance de la capitale, mais cette fois au sud, le touriste peut sillonner le parc national d'Amboseli, avant d'assister au coucher de soleil sur le Kilimandjaro. A l'ouest de la capitale, une matinée de route lui réservera la surprise de la plaine du Rift, avant d'aller camper — dans le plus grand confort et à l'écoute du rugissement du lion ou du cri de la hyène. — dans la réserve de Masai Mara. Amboseli et Masai Mara abritent la plus grande concentration d'animaux sauvages, avec plus de six cent mille bêtes, dont une bonne proportion de zèbres, de gazelles, d'éléphants et de rhinocéros.

Cette industrie ne se remet que depuis deux ans de la hausse du prix du pétrole en 1974, qui l'a privée pendant quelque temps d'une partie de la clientèle européenne. La même clientèle est aujourd'hui attirée par les États-Unis, en raison de la dépréciation du dollar et de la très sensible baisse des tarifs aériens sur l'Afrique du Nord. La fermeture de la frontière tanzanienne, le 5 février 1977, a privé le Kenya d'un accès lucratif au fameux parc de Serengeti-Maswa, un cratère de Ngongoro et aux pentes du Kilimandjaro, tous situés du côté tanzanien de la frontière face à Masai Mara et à Amboseli.

Les perspectives d'une reouverture de cette frontière de-

nombreuses années, la sacro-sainte et la contrebande des peaux de l'ivoire et des cornes de rhinocéros, ont largement contribué à décliner la faune du pays, qui en demeure l'une des attractions essentielles. Le nombre d'éléphants aurait été ainsi réduit des deux tiers en l'espace de quatre ans et celui des rhinocéros, des cinq sixièmes. Depuis l'indépendance de la chasse, voilà deux ans, des mesures de plus en plus sévères et le retour des pluies devraient permettre de mieux protéger un parc d'animaux sauvages récemment évalué à 1,4 million de bêtes. La vente et l'exportation de trophées de chasse sont interdites.

Pour peu que ces mesures portent leurs fruits, le tourisme sera assuré d'un confortable avenir. Les possibilités du Kenya exploitation demeurent largement sous-exploitées, notamment en

raison de la pauvreté des communications terrestres et de l'absence de gares. Le nouvel aéroport de Nairobi-Embakasi, désormais rattaché par une autoroute au centre de la capitale et à son Kenyatta Conference Center, — qui a déjà abrité les travaux de l'Unesco, de la CNUCED IV et de la Banque mondiale, — devrait encourager le développement du tourisme d'affaires, d'autant que Nairobi est également le siège du Programme des Nations unies pour l'environnement et, depuis cette année, du Centre international de l'habitat. Même si les plages attirent 250 000 et 300 000 visiteurs, pour l'amateur de safari, plus de 80 000 éléphants, plus de 40 000 zèbres et plus de 140 000 impalas à observer dans les parcs nationaux du Kenya, sans compter quelque 600 000 gazelles de Grant et de Thomson.

J.-C. P.

AVIATION

Kenya Airways en solitaire

En choisissant, au mois de février 1977, de voler de ses propres ailes, le Kenya mit fin à l'existence d'East African Airways (E.A.A.), au sein de laquelle il contribuait depuis trente ans avec l'Ouganda et la Tanzanie, aux deux paritaires de la Communauté de l'Afrique de l'Est (C.A.E.).

Kenya Airways, qui emploie environ deux mille cent personnes (pour un tiers son personnel navigant technique est étranger), dessert aujourd'hui vingt-deux escales régulières dans vingt pays d'Afrique, d'Europe et d'Asie. Elle assure notamment deux vols hebdomadaires entre Paris et Nairobi et étudie l'ouverture — pour l'hiver 1979 — d'un service Paris-Mombasa qui permettrait de décharger la ligne intérieure Nairobi-Mombasa.

La compagnie kenyane est, aujourd'hui, propriétaire du quatre Boeing-707, d'un DC-8 et de deux Fokker-27. Elle a passé commande d'un Boeing-707 dont elle devrait prendre livraison au mois d'août prochain; elle est en train de négocier l'achat d'un avion gros porteur Boeing-747 qu'elle pourrait mettre en ligne au mois d'octobre 1980. Sa filiale cargo Flamingo Airways assure avec deux Boeing 707 tout cargo le transport de fret.

Pour sa première année d'exploitation, Kenya Airways a dépassé 85 % du chiffre d'affaires réalisé par East African Airways en 1976. Sa bonne fortune est assise sur le développement du tourisme, qui représente une des industries les plus lucratives du pays.

Kenya Airways ambitionne de devenir la plus grande compagnie aérienne du continent africain. L'avenir dira si l'association nationale du métier de transporteur aérien tel que l'onbnd Kenya Airways est viable dans des pays en voie de développement où bien si la coopération multinationale (elle que la pratique Air Afrique, sous les ailes de laquelle se sont rassemblés onze États, n'est pas, en définitive, la solution de la question).

Certes, la politique commande souvent à l'économie. Mais rien n'interdit de penser que les pays de l'Afrique de l'Est ne puissent découvrir, un jour, les vertus de la concertation et bâtir ensemble une communauté d'intérêts dont l'aviation serait le symbole.

JACQUES DE BARRIN.

Rnée sur les plages

Les amateurs d'aventure ou d'un dépassement plus complet, remonteront, en land-rover, vers le lac Rodolphe, en traversant les parcs de Bonchari, de Marial ou de Marabiti. Ces lieux safaris permettent aujourd'hui d'y débarquer directement, en provenance d'Europe, les caravanes de touristes des Jumbo-Jets en mal d'exotisme et de bronze. Ceux qui sont tentés par autre chose que la longueur des plages ou la plongée sous-marine, prendront à Mombasa, à Diani ou à Malindi, un petit avion qui les transportera vers les ruelles pleines de charme de l'île arabisée de Lamu.

Si le tourisme est une source essentielle de devises étrangères, son taux de croissance est loin de correspondre aux objectifs du gouvernement (60 % en cinq ans, au lieu des 145 % prévus). L'infrastructure mise en place depuis l'indépendance est impressionnante, — par exemple, près de vingt mille lits d'hôtels contre cinq mille au départ — mais une expansion ultérieure se heurterait à un certain nombre de difficultés.

Au Kenya, les hôtels et villages de vacances, avec piscines dotant sur la plage, ont poussé comme des champignons. L'aménagement de la piste aérienne de Mombasa permet aujourd'hui d'y débarquer directement, en provenance d'Europe, les caravanes de touristes des Jumbo-Jets en mal d'exotisme et de bronze. Ceux qui sont tentés par autre chose que la longueur des plages ou la plongée sous-marine, prendront à Mombasa, à Diani ou à Malindi, un petit avion qui les transportera vers les ruelles pleines de charme de l'île arabisée de Lamu.

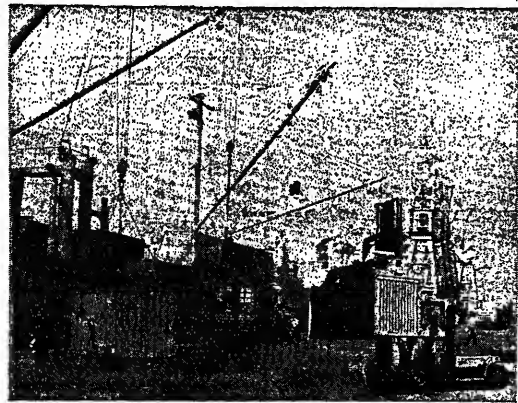
Si le tourisme est une source essentielle de devises étrangères, son taux de croissance est loin de correspondre aux objectifs du gouvernement (60 % en cinq ans, au lieu des 145 % prévus). L'infrastructure mise en place depuis l'indépendance est impressionnante, — par exemple, près de vingt mille lits d'hôtels contre cinq mille au départ — mais une expansion ultérieure se heurterait à un certain nombre de difficultés.

Nous sommes l'assureur français n° 1.
Nous sommes présents dans le monde entier.
Voici notre adresse au Kenya.

Union des Assurances de Paris
Grindlays Bank Building
Kenya Avenue
P.O. Box 59740
Nairobi - Kenya

UAP
L'assureur n° 1

JACQUES DE BARRIN.



Au seuil du KENYA
KENYA CARGO HANDLING SERVICES LIMITED

P. O. BOX 95187 • MOMBASA • KENYA
TEL: 25955, CABLES & TELÉX 'HYDRA'

Kenya Ports Authority

Le Port de Mombasa, Porte de l'Afrique Orientale

Un port moderne, équipé de 16 postes à quai en eau profonde, de jetées d'allègement, d'ancreages et autres installations spécialisées pour accueillir les navires modernes répondant aux besoins du Commerce International.

Office of the Managing Director,
P.O. Box 95009, Mombasa, Kenya.
Téléphone : 312211, 21211,
Telex : 21243 « BANDARI »
Adresse télégraphique : KENPORTS

مكتب من الأصل

مركز من الأصل

EUROPE

LA FIN DU VOYAGE DU CHEF DE L'ÉGLISE EN POLOGNE

Un porte-parole du gouvernement polonais juge « positifs » les discours de Jean-Paul II

Deux cents cardinaux, archevêques et évêques venus du monde entier doivent assister, dimanche 10 juin, à la messe célébrée à Cracovie en l'honneur de saint Stanislas, patron de la Pologne, par Jean-Paul II. Cette cérémonie marquera la fin du voyage du pape dans son pays natal.

Vendredi, Jean-Paul II s'est entretenu avec divers groupes et a présidé la séance de clôture du synode de l'archidiocèse de Cracovie qu'il avait mis en place lorsqu'il était encore le cardinal Wolyfa. Le même jour, les milliers de proches de l'épiscopat ont fait chanter un document dans lequel ils dénoncent les « interventions du gouvernement pour déconcerter les gens désireux de voir le pape ». Ce texte fait état de rumeurs répandues dans la population pour l'effrayer et de menaces de représailles adressées aux curiers s'ils quittaient leur travail.

Cependant, le porte-parole du ministère polonais des affaires étrangères a qualifié de « très positifs » les aspects « politiques » des allocutions du pape. Il a mis l'accent sur les discours d'Auschwitz.

De notre envoyé spécial

Il s'est assis sur la première marche de l'escalier, à l'entrée du monastère des Pères augustins, à Skalka. C'est là, près du mont Wawel, que saint Stanislas, patron de la Pologne, aurait été exécuté en 1025 par le roi Boleslaw II.

Dialogue avec les jeunes

Monastère calmes et disciplinés, se mêlant des provocations érudites de la milice, qui avait mis en place tout autour des effectifs en grand nombre. Les jeunes ont chanté et prié dans un recueillement total. Les seuls incidents ont été causés par la désapprobation de la foule, sous forme de sifflements lorsque l'archevêque de la milice, trop curieux, a trébuché à la cime des arbres, et par la nervosité des membres du service d'ordre polaco-ecclésiastique, qui ont menacé les journalistes des gendarmes de Mgr Martinik et des gendarmes du pape. Il ne faut pas s'attendre à ce que le pape, qui a déclaré, sous les rires de la presse américaine, que les photographes et ceux qui ont un laissez-passer du Vatican ont du P.B.I., se comporte comme un jeune homme.

Les nombreux jeunes, dont un travailleur de Nowa-Zura et une Polonoise, se sont installés auprès de Jean-Paul II pour lire, au son de leurs caméras, des messages qui expriment leur attachement à la foi, au pape et aux traditions religieuses. Ils ont tous à l'esprit la devise du pape, « Dieu est la source de la vie ». Le pape a dialogué librement avec les jeunes, et a fait de nombreux gestes de reconnaissance. Il a dit que la jeunesse d'aujourd'hui est matricielle et ecclésiastique. Il a dit que la jeunesse d'aujourd'hui est matricielle et ecclésiastique. Il a dit que la jeunesse d'aujourd'hui est matricielle et ecclésiastique.

les déclarations pour la paix et aussi sur la rencontre de M. Gierk et de Jean-Paul II. « Nous voyons, a-t-il dit, que les idées du pape se rapprochent beaucoup de nos idées. Nous sommes également heureux que le pape ait souligné à plusieurs reprises l'unité de la nation polonaise, sur la base de la famille et du travail. Il a ajouté la religion, mais c'est une question personnelle que nous n'analyserons pas. Nous ne sommes pas contre la religion, mais pour la tolérance et la liberté de religion. »

De notre envoyé spécial

mais seulement à condition d'être honnêtes, sobres, croyants, libres d'exprimer leurs idées dans une conversation. L'archevêque faisait cela à l'avertissement qu'il avait adressé quelques jours plus tôt aux étudiants de l'université de Lodz, à l'occasion de la messe de la Pentecôte, à Cracovie. Jean-Paul II avait affirmé à cette occasion que le pire danger qui menaçait la jeunesse était celui du conformisme. « Vous devez avoir des convictions bien arrêtées, des principes et des idées distinctes, en évitant de manière involontaire de vous laisser influencer par les autres ou par les médias. Voilà un langage qui atteint les jeunes. »

ALAIN WOODROW.

Pékin estime que le pape a « abordé de multiples questions d'ordre politique »

De notre correspondant

Pékin. — La visite de Jean-Paul II en Pologne a été écoutée pour la première fois samedi 9 juin par le Quotidien du peuple. Elle avait été déjà signalée par l'agence Chine nouvelle, mais l'information n'avait pas été reprise par l'organe du P.C.C.

La mention de l'existence de familles et pour cause, des questions religieuses, le journal donne à l'information un caractère d'ordre politique. Il rappelle que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Il rappelle que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Il rappelle que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.

CORRESPONDANCE

Les catholiques de Lituanie

A la suite de l'article que nous avons publié sur la Lituanie, nous avons reçu de nombreux lettres de catholiques lituaniens. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.

commen un sort tragique lors du tournage soviétique de la Lituanie. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.

Le mal du pays

De notre envoyé spécial

Nowy-Targ. — De premier voyage du pape polonais dans son pays, Jean-Paul II a été accueilli comme un héros. Il a été accueilli comme un héros. Il a été accueilli comme un héros. Il a été accueilli comme un héros. Il a été accueilli comme un héros.

telon du drap de laine beige et la large ceinture de cuir traditionnel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.

Et la race a été un facteur d'identité nationale discutable à l'indépendance d'un pays. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.

Durant l'histoire de Lituanie-Pologne, c'est-à-dire depuis 1795, date de la première annexion russe, la Lituanie a été une nation catholique. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel. Ils nous ont écrit que le pape a abordé de multiples questions d'ordre politique, économique et culturel.



EUROPE DES RÊVES EUROPE DES RÉALITÉS

Si... (Claude Julien)
Alliée ou vassale? (Jacques Camon)

La soumission, à pas feutrés... (Pierre Dobez)

Une Assemblée dans l'engrenage du pouvoir (Anne Daloz)

La sidérurgie dans la fournaise (Pierre Jude)

La nouvelle fonction des forces militaires et l'érosion de la souveraineté de défense (Alain Joxe)

Le manifeste des travaillistes britanniques (Claude Bourdel)

Enseignement des langues et respect des diversités (Gérard Hardin)

Bibliographie : En quête de « légitimité européenne » (Micheline Ponsard) — Points de vue de géographes (Christophe Botsch) — « Discours aux chanoines » de P. de Saint-Robert (C. J.) — L'Europe par la fibre (Christophe Zorabie).

Le général de Gaulle et l'organisation du Continent : « Une Europe qui se reconstruit » — Jacques Borrelli.

LE MONDE diplomatique

Numéro de juin 1979 — En vente partout

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

Construite à l'aide de larges poutres, une chapelle avait été dressée au milieu d'une vaste prairie. La bête fut couronnée de la robe de la royauté et de l'éléphant. Visible jusqu'à l'infini, le drapeau a été hissé à 30 mètres de l'édifice, et l'éléphant a été hissé à 30 mètres de l'édifice, et l'éléphant a été hissé à 30 mètres de l'édifice.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

« Je ne parle pas de la force du sentiment national qui l'habite. Vendredi 8 juin, à Nowy-Targ, j'ai dit que le sentiment national qui l'habite, c'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite. C'est le sentiment national qui l'habite.

Sotheby Parke Bernet

La plus grande maison de ventes aux enchères au monde

le plaisir d'annoncer la visite à Lyon les mercredi 13 et jeudi 14 juin de ses spécialistes

Nicholas Reynard, BIRJOUX, Brian Ivon-Jones

ARGENTERIE, OBJETS D'ART RUSSES, MINIATURES, PORCELAINES, TABATIÈRES EN OR

TABLEAUX ANCIENS Simon de Pury

TABLEAUX XVIII^e, XIX^e et XX^e siècle Alfred Mahlouchi

TAPIS D'ORIENT

Il se fera un plaisir d'examiner tout objet et de donner une estimation en vue d'une vente éventuelle.

Les personnes désireuses de les rencontrer soit au P.L.M. TERMINUS, soit à domicile, sont priées de se mettre en rapport avec:

Sotheby Parke Bernet (Paris) 3 rue de Valenciennes 75008 Paris Tél. 266 40 60

Sotheby Parke Bernet (Suisse) 24 rue de la Cluse 1204 Genève Tél. 21 33 77

À partir du 12 (après-midi) Hôtel P.L.M. Terminals, Gare Perrache 12000 Vénissieux 69002 Lyon - Tél. (78) 37 35 11

L'ampleur des abstentions laisse prévoir un large succès des conservateurs

1

1

1

Le Monde

Une « rafle » contre des jeunes Maghrébins au parc départemental de Nanterre

Une protestation est adressée au garde des sceaux et au ministre de l'intérieur

Cant quarante-cinq personnes parmi lesquelles vingt-six avocats (quinze du barreau de Nanterre et onze du barreau de Paris) ont adressé une pétition aux ministres de l'Intérieur et de la Justice, au secrétaire d'Etat aux travailleurs immigrés ainsi qu'aux autorités du département des Hauts-de-Seine, faisant état d'une véritable « rafle » qui aurait eu lieu le 30 mai à Nanterre contre des jeunes maghrébins. Voici les principaux passages de ce texte :

Dans l'après-midi du mercredi 30 mai, une opération de police de grande envergure a été menée au parc départemental de Nanterre. Les fonctionnaires de police ont procédé à l'interpellation de jeunes (environ une cinquantaine, dont certains n'avaient pas treize ans).

Cette opération visait essentiellement les jeunes de type arabe, polonais, vietnamiens, français et de tous les continents. Les policiers ont tout d'abord vérifié les identités avant d'emmener les jeunes au poste, et ce sans ménagement. Aucune explication n'a été donnée aux interpellés sur la raison de leur interpellation. Ceux qui ont été interpellés ne sont entendus que le lendemain.

Après avoir attendu, certains plus de cinq heures au poste sans que leurs parents aient été prévenus, tous ces jeunes ont été photographiés en groupe.

Beaucoup d'enfants de cette race ont été interpellés en raison de leur âge et de leur origine.

Il est à noter qu'aucun de ces jeunes n'a été interrogé sur quelque fait que ce soit et qu'il ne leur a été donné aucune explication.

La police : tout s'est passé normalement

M. André Morisson, commissaire de police à Nanterre, a déclaré que cette rafle n'a été qu'une simple opération de police. Il a ajouté que les jeunes interpellés ont été interrogés et que certains ont été relâchés. Il a également déclaré que les parents des jeunes interpellés ont été prévenus et que certains ont été accompagnés par la police.

FAITS DIVERS

APRÈS LES « DOMMAGES VOLONTAIRES » CONSTATÉS À LA CENTRALE DE BUGEY

Polémique entre les syndicats et l'E.D.F.

De notre correspondant

Bugey-en-Bresse. — L'enquête sur les dégradations constatées à la centrale nucléaire de Bugey, du département de l'Ain, a été confiée à la Direction départementale de l'Énergie, de l'Industrie et du Commerce (D.E.I.C.). Cette enquête a pour but de déterminer les causes des dommages et de déterminer les responsabilités. Les syndicats ont exprimé leur inquiétude quant à la sécurité de la centrale et ont demandé des mesures de sécurité supplémentaires.

Or, selon le responsable D.E.I.C. de Bugey, à chaque fois que les mesures de sécurité sont prises, les dommages sont constatés.

De son côté, la fédération des syndicats de Bugey a déclaré que les dommages sont dus à la négligence de la D.E.I.C. et qu'elle ne peut que condamner la direction de la centrale. Elle a également déclaré que les mesures de sécurité prises par la D.E.I.C. sont insuffisantes et qu'elle demande des mesures plus strictes.

Une autre touche est nécessaire tout le monde voit que plus loin

société

ÉDUCATION

Une exposition au musée en herbe du Jardin d'acclimatation

Chasser le dragon

« Les musées, en général, ont trop peur de l'adulte », dit-il. « Ils ont peur de l'adulte, mais ils ont peur de l'enfant. »

Des reproductions d'œuvres de Léonard de Vinci ou d'Ingres sont exposées au Jardin d'acclimatation. Les enfants sont invités à observer ces œuvres et à discuter avec les adultes.

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

JUSTICE

Les actions des mouvements autonomistes

● BRETONS : une nouvelle arrestation. ● CORSES : un meeting de soutien.

Avant que quatre autonomistes bretons ont été incarcérés, vendredi 8 juin, par mandat de M. Jean Gonnard, juge d'instruction à la Cour de sûreté de l'Etat (C.S.E.), les enquêteurs ont procédé le même jour, à Paris, à l'arrestation de M. Marcel Garabail, vingt-neuf ans, domicilié à Saint-Servais (Côtes-du-Nord). M. Garabail, soupçonné d'avoir participé à l'attentat commis le 30 mai à Nanterre, a été arrêté par la police de Paris. Il a été placé sous mandat de comparution.

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

« On ne peut pas dire que les enfants aient une vision du monde différente de celle des adultes », dit-il. « Ils ont une vision du monde qui est plus concrète et plus directe. »

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme

ails et jugeme



SYMPATHIE

La voix de l'absent

SIMPLA *Les échanges de Georges*

La chasse au gaspi l'auto et les intouchables

par JACQUES ELLUL (*)

Meis es que persona n'osera
remettre en question non plus,
ou sont les vances. On nous a
dèj annoncé que pour cet été
(c'est-à-dire le roulage des
vances!) il n'y aurait pas de
restriction. Et si j'ai quand

(*) Professeur à l'université de

(1) M. Jacques Fauriol n'a
d'automobile (N.D.L.R.),

« Il y a des oss, d'œilleurs,
ce que tu donne en échange
c'est simplement de l'amitié.
m'en aie rendu compte avec
cepin qui est caractériste sur
ché; je ne lui ai jamais rien do
et il n'est venu d'une saute
chez moi; mais on a sympath
Quand Noël est arrivé, il m'a
voyé un jambon oru; il est un ch
en montagne, et il me dit : «
ges, quand tu veux, je te p
les clés... » Ce qu'il attend,
surtout qu'on discute ensemble
de sa vie, pour faire un tou

L'été dernier, je suis allé à Georges et sa famille en vacances quelques jours en Dordogne. Depuis une semaine dans ce lieu inconnu du lot, il y était déjà de l'un il avait réparé le tracteur, l'un et le volume de l'ouvrage, j'étais allé à l'hôpital, j'étais à la maison; nous avions des relations données par nos propres amis, et je suis repassé les bras chargés d'une bourse de la vie provisoire. Ce calculateur est superlativement gentilhomme et fait de compter, mais l'antiquaire de submerger ses comptes il paraît troublé des marchandises mais il est assez à l'aise pour à recomposer le dessin d'un objet, à faire fermenter le vin et à faire des confitures.

MARIE-CLAUDE BETBEDER

COLS BLANCS

Ces messieurs de Paris

Et puis, tout de même, il dans cette froidure les travailleurs et parfois les travailleurs qui s'activent là, rapetissent quelque sorte par l'immensité

tant, qu'il a peut-être
secondé pour se morner de
votre dos de votre costume
tyrannique et de vos success
hissant.

Les voilà bien, fugitifs et de
soirs, les seuls contacts
nous, les frères des affres
avons et aurons sans de
jamais avec le monde du trus
Nous serpentes à la queue
lieu et pour un instant dans
champ de vision, ramassant
latéralement quelques uni
animées mais muettes. Dans
unpers, nous sommes proba
ment aussi provocants, aussi
congrus que si tout à l'heure
d'eux en bleu ou en bourge

venait s'asseoir parmi nous
le Mercure d'Air Inter qui
rapporte en vrac à Orly-Ou

OLIVIER RENAUDIN

C'est une école privée catholique. Un crucifix dans le ciel le confirme. Mais ici, privé, quelle importance ? Les deux adolescents vivent en parfaite intelligence, depuis des années, dirait-on. Michèle est une fille dans le village : il y a dix-huit ans qu'elle enseigne à Saint-Cyr. Certains de ses anciens élèves sont aujourd'hui mariés. Elle tardera peu à apprendre à connaître leurs enfants.

qu'une place de parking,
banco de bois, qui n'ont pu
repeints depuis le Second

le bonheur, est assise de ce côté et de sérieux dans sa conversation. La, noir vauu, Michèle retrouve le vieil oncle avec elle vif, dans un hameau très proche. Tandis que le dialogue sion moulins ses débats sont peints et ses docteurs, Michèle s'active pour « se » entraîner. Aujourd'hui, elle s'entraîne à préparer des petites planches de bois mince sur lesquelles, demain, les élèves pourront peindre des fleurs.

Par la tenture de sa cuisine, Michèle voit la route où passent les vaches que d'automobiles arrière-plan, la campagne

676
Em- doyante. Habillée comme
paysanne — fêtu, table

A ce bonheurs rustique comme ment ne pas opposer celui de Pierre D., qui, de congé en maladie en congé de maladie a dégringolé toutes les marches de la désespérance ? Étudiant brillant, cinquième averti, même sans le dire, il a subi, sans même s'en rendre compte, les effets d'obstructions et de poésies cérébrales, lecteur de Tolstoj, de Dostoïevski, de Zola, de tous les romans de la littérature française, il a échoué dans l'enseignement secondaire comme par un effet d'algèbre, par un raté du destin. Après quelques années d'absence

gnement à l'étranger le vo

Aussi mal qu'est bien Michèle. Le même stérile, le même passif, lui a volé une victoire et une culture inutilisable. Dans les deux cas des enfants. L'une les aime, l'autre les craint. Elle en vit, il la rongent. Pourquoi ? En première analyse, peut-être parce qu'il est pauvre, que l'insécurité dans son village est familière, tandis que le professeur de banlieue est inconnu et ne fait que peçon.

A l'une, la considération affectueuse des parents et des enseignants. A l'autre, l'indifférence, le mépris des parents et des enseignants. Entre les deux, une différence, l'intuitif numéros, des centaines de millions de destins d'enseignants français. Du noir au rose.

BRUNO RAFFAT.

BRONG TAP, 1944.

1

1

مكتبة من الأصل

verts



L'EUROPE DU RAIL

A toute vapeur

Alors que la crise de l'énergie sonne, deux expositions de matériel ferroviaire ouvrent leurs portes, l'une à Paris, l'autre à Hambourg, à l'intérieur d'une Europe si bruyamment controversée ces jours derniers et à laquelle le rail a le caractère d'assurer une plus grande cohérence.

De quelques façons que l'on s'y prenne pour les interpréter, les chiffres des exportations — un tout récent rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques en fait foi — prouvent à l'évidence que le train est beaucoup plus économique au carburant que le camion, l'avion ou la voiture individuelle et que, en vertu de ces performances, une certaine priorité devra, tôt ou tard, lui être reconnue.

Le rail est pour l'Europe un instrument d'efficacité encore insuffisamment exploité. Pour être à la hauteur de cette ambition, le train a besoin d'infrastructures nouvelles, il ne peut plus se contenter de rouler sur des rails presque centenaires, alors que la route, de création plus récente, suit mieux le déplacement des hommes. A cet égard, la construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche pourrait être la « grande œuvre » des années à venir.

Les gouvernements sauront-ils prendre au sérieux leur chemin de fer maintenant que s'annonce la pénurie de carburant et que s'affirme la volonté de bâtir l'Europe. Le rail s'est posé en moyen de transport d'un autre type. Il n'a, en construction, l'avenir devant lui pourvu qu'on veuille bien lui donner les moyens de faire ses preuves.

L'E défilé des chemins de fer tourne à l'obsession. Toute réflexion sur l'avenir du rail bute sur cette interrogation : une collectivité nationale peut-elle encore offrir le luxe d'entretenir des trains qui semblent manifestement incapables de relever le défi du camion, de la voiture individuelle et de l'avion ?

Pour alléger cette charge, d'aucuns ne cessent de proposer une contraction du réseau ferroviaire. La récente rapport Guillaume, sur l'avenir des transports terrestres n'a pas manqué de plaider en ce sens. Ce discours, aujourd'hui, la crise de l'énergie aident, paraît de moins en moins de moins. « Couper les branches mortes est une politique simpliste et sans effet, affirment les experts de Bruxelles, nous nous refusons à entourer ce chéri-là. »

Dans des pays de petite dimension, à forte densité démographique, l'avenir appartient au transport guidé plus qu'au transport libre. Dans ces conditions, le rail n'est-il pas à la mesure de l'Europe ? Encore faut-il que les pouvoirs publics acceptent de payer le prix de sa modernisation. Il ne peut être question de jouer gagnant sur des infrastructures existantes largement défectueuses.

Les chemins de fer ont hérité d'un réseau construit au cours de la seconde moitié du dix-neuvième siècle et des deux premiers décennies du vingtième siècle, et conçu pour répondre aux besoins de trafic de l'époque. Ainsi, de la traversée des Alpes, les tunnels du Gothard et de l'Arberg ont été respectivement achevés en 1832 et 1834, les tunnels du Simplon et de Lötschberg entre 1890 et 1922. Leur échelle abrupte et tortueuse — des pentes de 26 ‰ et des courbes de 300 mètres de rayon — oblige à limiter la vitesse et les charges des trains.

De cette perspective, les fonctionnaires de Bruxelles étudient la possibilité de tirer d'une tarification équilibrée pour l'usage des infrastructures des moyens budgétaires supplémentaires. Mais leur proposition se heurte bien évidemment à l'opposition corollaire et résolu des constructeurs automobiles et des transporteurs routiers.

La Commission des Communautés européennes donne la priorité à la construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche. Ce projet revêt, à ses yeux, une importance particulière en raison de l'écoulement du trafic maritime : 5,5 millions de passagers et 840 000 voitures en 1976, 7 millions de passagers et plus de 1,5 million de voitures attendues cette année. En outre, la réalisation d'un tel ouvrage justifierait la création d'infrastructures nouvelles entre Londres, Paris et Bruxelles, et au-delà vers Amsterdam et Francfort.

« Voilà une idée idéale pour le nouveau Parlement européen que de ouvrir ce dossier », dit-on à Bruxelles.

Reste à trouver, pour engager ces grands travaux ferroviaires, dont le coût dépasse les possibilités budgétaires d'un pays unique, des sources de financement appropriées. Pour être réaliste, la Commission, si elle trouve intérêt dans un projet, s'efforce d'alléger la charge des pays destinataires sous forme de prêts ou de subventions, de garanties d'emprunts ou de bonifications d'intérêt.

JACQUES DE BARRIN.
(Lire la suite page 26.)

SOMMAIRE

- 26-27. La politique de la Commission de Bruxelles : des entreprises nationales avec des missions communes.
- 28-29. Construire des voies nouvelles pour resserrer le continent : tunnel ou pont, comment bâtir la Manche ?
- 30-31. Les exploitants à la recherche des clients de l'avenir : les exemples belge, britannique et italien.
- 32. Les perspectives de l'industrie ferroviaire : quatre ans de négociations pour les constructeurs français.

1979 Livraison des 3 premières rames de série :



- la commande globale en cours est de 87 rames
- les deux rames de présérie ont été livrées en 1978



ALSTHOM-ATLANTIQUE
1^{er} constructeur ferroviaire européen

DU RAIL

de Bruxelles

missions communes

consultation des projets d'intérêt communautaire mise en place par la décision du 20 février 1978.

« De système d'écarter pas l'utilisation des autres instruments financiers de la Communauté. Il fait l'objet du projet de règlement concernant le soutien des projets d'intérêt communautaire en matière d'infrastructure qui est en cours d'examen au conseil.

— Faut-il espérer un assainissement financier des chemins de fer ? Ne sont-ils pas condamnés au déficit et, de ce fait, leur autonomie vis-à-vis des Etats est-elle compromise ?

— Comment financer les grands projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

— Les instruments financiers communautaires peuvent-ils être utilisés pour financer des projets d'infrastructure ?

neur qui, d'une part, justifie les interventions financières de l'Etat et, d'autre part, rend conséquent l'objectif de réalisation de l'équilibre financier. C'est donc à l'indicateur de ces contraintes que l'autonomie des entreprises de chemins de fer doit se concrétiser.

« De par la Commission, c'est à travers la définition de l'activité et des relations financières sur une période assez longue — programmes pluri-annuels — que les politiques ferroviaires nationales devront être définies et pourront se plier aux contraintes de l'économie du marché et du rôle de service public des chemins de fer.

— En fonction de cette approche, il est clair que la vérité des prix doit être atteinte, si elle ne l'est déjà, dans le secteur d'activité du chemin de fer, en concurrence avec les autres modes de transport. En revanche, elle ne constitue pas nécessairement un objectif dans tout le domaine des tarifs sociaux de voyageurs.

— Le chemin de fer n'a-t-il d'un avenir que sur les grandes relations ? Est-il appelé à se retirer progressivement des destinations secondaires ?

— Ainsi qu'il a déjà été mentionné, il semble que le chemin de fer possible, surtout dans les grandes agglomérations, un rôle de service public, alors que dans les autres secteurs du transport de voyageurs ainsi que pour le transport de marchandises son avenir apparaît comme essentiellement commercial. Il apparaîtra cependant, selon la décision de 1978, aux pouvoirs publics de définir avec plus de précision les différentes fonctions d'intérêt public et les fonctions commerciales. D'un point de vue plus technique, on pourrait néanmoins avancer que c'est dans le trafic à longue distance que la spécificité ferroviaire pourrait être la plus avantageuse.

— Pour ce qui concerne les destinations secondaires, encore faudrait-il s'entendre sur le terme de

secondaire, il semble que, plus que partout ailleurs, dans les modalités de desserte des liaisons à plus faible trafic, des questions intéressant les autorités publiques se posent. Il conviendrait sans nul doute de prendre en compte les liaisons avec la politique régionale, la politique sociale et de considérer l'importance relative de ces lignes à moindre trafic vis-à-vis des relations à longue distance.

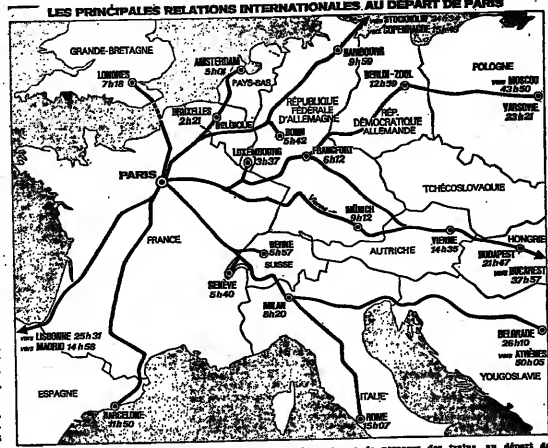
« La Commission estime que c'est en fonction du concept d'utilisation optimale des ressources au moindre coût pour l'usager que les choix nécessaires devront être faits.

— Comment devrait évoluer la concurrence entre le train, le camion et la voiture individuelle ?

— L'évolution du trafic voyageurs et marchandises et sa répartition entre train, camion et voiture individuelles appartiennent davantage au domaine de la prévision économique qu'à celui de la politique communautaire. Ne devrait-on pas d'ailleurs mentionner comme transports concurrents la voie navigable pour les marchandises et l'aviation pour les transports de voyageurs à longue distance qui, sinon, appartiennent comme un domaine privilégié de la technique ferroviaire ?

« Il est difficile de prévoir ce que sera la répartition intermodale de demain. On a déjà dit que le chemin de fer avait un avenir tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Des éléments aussi importants que la politique énergétique ou que celle de l'environnement influencent sans nul doute sur ce rôle et sur cet avenir.

Quant à la Commission, elle maintient son concept de marché de transports soumis à l'économie concurrentielle et, dans le futur, croit qu'une politique d'encouragement (au sens de facilitation communautaire) des techniques de transports combinant les



La carte que nous présentons indique les meilleurs temps de parcours des trains, au départ de Paris, vers les grandes villes européennes.

avantages respectifs de plusieurs modes de transport pourrait être poursuivie.

— La création d'une société européenne des chemins de fer est-elle souhaitable et réalisable ? Jusqu'où peut-on pousser l'intégration des réseaux européens ?

« La Commission vient d'adresser un conseil un rapport sur les possibilités d'intégration partielle ou totale des entreprises de chemins de fer au niveau de la Communauté. Bien sûr, la première question qui s'est posée était de savoir vers quelle forme d'intégration il convenait d'orienter.

L'idée d'une entreprise européenne des chemins de fer pouvait apparaître comme un concept séduisant, mais vite mis de côté, sinon abandonné, du fait du gigantisme qu'aurait présenté une telle entreprise. L'état d'avancement des travaux dans la réalisation de

l'union économique et monétaire ne justifie pas, par ailleurs, la réalisation de ce concept pour des motifs uniquement politiques.

« En revanche, la Commission n'abandonne pas l'idée que des formes d'intégrations partielles puissent être réalisées un jour et estime qu'elles peuvent contribuer à l'assainissement de la situation financière des entreprises de chemins de fer.

« La possibilité pour les chemins de fer de se présenter en tant qu'interlocuteur unique face aux autres modes de transport, notamment en matière de concurrence, est une préoccupation légitime. La coopération entre les chemins de fer a déjà permis, en particulier, un certain nombre de réalisations selon cette approche.

Mais il n'est pas exclu que la mise en œuvre d'une telle formule apporte des bénéfices supplémentaires aux chemins de fer.

« La Commission ne se prononce pas sur la faisabilité de ces éléments de connaissance lui permettant de définir, dès à présent, les domaines et les formes dans lesquels de telles réalisations

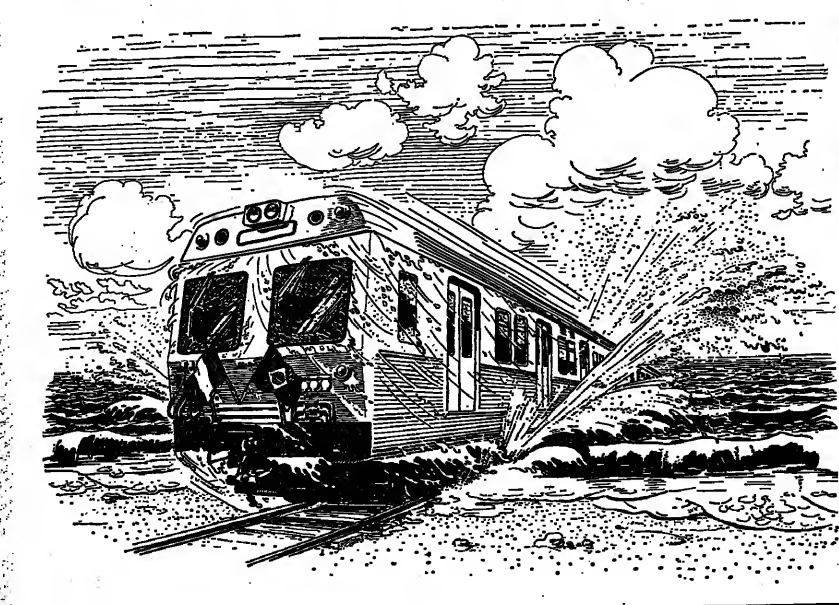
devraient être recherchées. Elle propose cependant, tenant compte des travaux effectués par les chemins de fer eux-mêmes dans le cadre de la coopération, d'effectuer un certain nombre d'études, et principalement sur :

« Le transport de voyageurs interurbains : développement du concept Trans-Europ-Express, et définition du trafic interurbains de l'an 2000.

« Le transport combiné rail-voiture : le fer-voiture apparaît comme une solution d'avenir, notamment en trafic international.

« Il est difficile de savoir si l'on peut, et même si l'on doit, pousser l'intégration des réseaux européens. Notre conviction est cependant que l'on doit étudier les possibilités de réalisation d'intégrations partielles, ou tout au moins mettre en lumière les efforts qui doivent être accomplis dans ces domaines pour une meilleure appréhension de l'avenir commun.

Cette automotrice française vient de traverser l'Atlantique.



Le Creusot-Saïo-Palo une grande première transatlantique pour une automotrice ! Conçue par Francorail-MTE, cette réalisation concrétise le succès de la technique française en Amérique Latine.

Plus de 200 automotrices de ce type rouleront bientôt sur les lignes de banlieues brésiliennes. Les premières livrées ont été construites entièrement en France mais, depuis un an déjà, le Brésil prend en charge la suite des fabrications.

Francorail-MTE associe ainsi les techniques étrangères à la production nationale des moyens de leur développement national. Grâce à cette politique de coopération, Francorail-MTE est devenu l'un des leaders de la construction ferroviaire mondiale.

Il est temps que les Français l'apprennent : ils n'ont pas toujours conscience d'appartenir à une nation industrielle.

Francorail-MTE, GIE régi par l'ordonnance du 23.9.1967 (groupe Carat-Fouché-Languet, Creusot-Loire, De Dietrich, Jeumont-Schneider et MTE). Francorail-MTE : 2, rue de Lénine, 92008 Paris, Tél. 292.05.10.

Francorail MTE

Francorail MTE exporte ses techniques et son savoir-faire.

CONSTRUIRE DES VOIES NOUVELLES

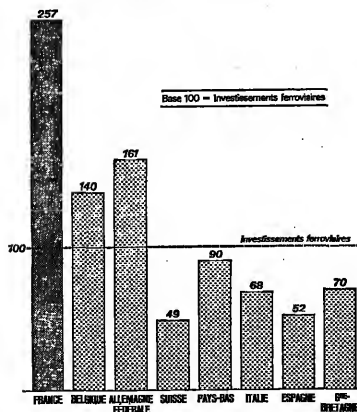
Tunnel ou pont : comment oublier la Manche ?

La Grande-Bretagne, qui, en 1975, refusait de donner suite au projet de tunnel sous la Manche, le relance, trois ans plus tard. Tel qu'il est aujourd'hui conçu, ce tunnel ferroviaire de 33 kilomètres comporterait une galerie unique. D'un coût allégé — de l'ordre de 4,6 à 5,5 milliards de francs — par rapport au projet précédent à double voie.

L'expérience passée nous incite à la prudence, nous a récemment déclaré M. Joffe Le Thiec, ministre des transports. De toute façon, a-t-il ajouté, ce projet réduit ne résout que très imparfaitement le problème des liaisons avec la Grande-Bretagne.

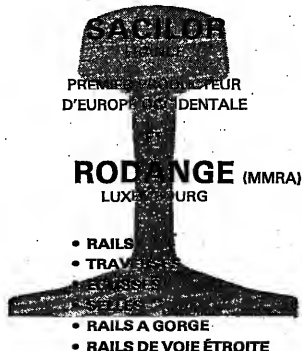
Maintenant que le dossier paraît de nouveau ouvert, les « routiers » relancent leur projet de pont mixte ouvert à la circulation des trains et des voitures. Un heureux compromis ? M. Georges Gallienne, président de la Prévention routière internationale, s'en explique dans le point de vue que nous publions ci-contre.

LA FRANCE PRÉFÈRE LA ROUTE



LE MATÉRIEL DE VOIE S.A.

PREMIER EXPORTATEUR MONDIAL
ORGANISME EXCLUSIF DE VENTE DE



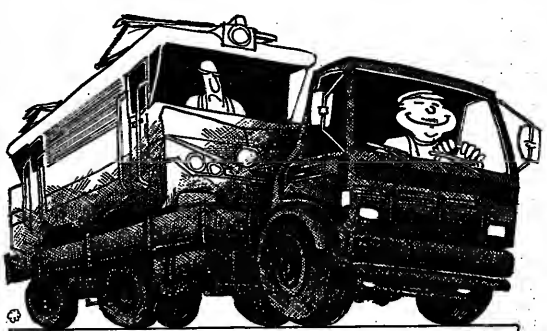
3, RUE PAUL-BAUDRY, 75383 PARIS CEDEX 08
Tél. : 359.97.31 Téléc. : 650 249 PARIS

DEPUIS de très longues années, l'idée de relier la Grande-Bretagne à l'Europe continentale par une liaison fixe a bénéficié l'empresse des ingénieurs comme des plus grands hommes politiques, suscitant bien évidemment de nombreux projets.

Parmi les tout premiers, et les mieux étudiés, celui d'un tunnel présenté en 1800 à Rouen, alors premier consul, par Mathieu Pavier, ingénieur des Mines, et qui avait tout prévu ou presque. Puis, entre 1834 et 1867, différentes solutions dont celle d'un pont, longuement et fort bien étudiées par un autre ingénieur français, Thome de Gamond. Vers 1868, à nouveau l'idée d'un pont par Boutek.

Même activité, mais en faveur d'un tunnel en Grande-Bretagne, où se crée, en 1872, la Channel Tunnel Company, avec, en France, la fondation, en 1876, de l'Association pour le chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre, dont Michel Chavallier, éditeur économe et disciple de Saint-Simon, prend la tête.

À la suite d'un accord entre les deux sociétés, les travaux commencent, entre 1878 et 1880, de part et d'autre du détroit. Ils sont arrêtés à partir de cette dernière date par le refroidissement des relations franco-britanniques.



(Dessin de Fautou.)

PLANTU

En 1880, en repartie du pont Bixent, et Schneider et Cie, étudient très sérieusement un projet de pont métallique de trente-sept kilomètres, non plus rectiligne, mais contourrant les grands fonds en utilisant les bancs peu profonds du Collier et de la Varne. La crise politique, qui dure toujours entre nos deux pays, arrête ces études en 1892.

L'Entente cordiale permet leur reprise, pour en arriver en 1928 à l'excellent projet de MM. Bixent et Mosnier. Entre-temps, des projets beaucoup moins sérieux de digues avec pont-levis, et même de canal maritime, avaient vu le jour.

Depuis ces plus ou moins lointaines années, et si l'on se mesure que se concrétise la notion d'un caractère indispensable de la création européenne à laquelle participe maintenant la Grande-Bretagne, devenue membre du Marché commun, d'autres projets plus sérieux, étudiés ont vu le jour, tendant à assurer une liaison fixe entre la partie insulaire et la partie continentale de l'Europe.

C'est, en juillet 1957, l'étude très poussée menée conjointement par les British Railways et la S.N.C.F. d'un tunnel comportant deux tubes à sens unique, et reliés chacun à une galerie de service et d'évacuation des eaux. S'ajoutant aux trains ordinaires, des navettes composées de wagons plate-formes seraient assurés le transport des voitures particulières, et d'autres plus sophistiquées celles de certains camions.

Ce projet présenté aux gouvernements britannique et français fut accepté par eux en 1972. Les travaux commencèrent au début de 1974, pour être abandonnés à la demande du gouvernement britannique en décembre 1978.

C'est aussi, en 1980, l'étude d'un pont offrant à la fois le passage continu aussi bien au trafic ferroviaire qu'à la circulation routière prise dans son ensemble, voitures particulières, autocars, camions, et les deux autres. Projet soigneusement mis au point au cours des années 1960 et 1961 par la Société d'étude du pont sur la Manche, groupant les banques nationales, les grandes associations professionnelles intéressées, et les plus importantes entreprises industrielles.

Cette société avait à sa tête le président Jules Moeh, ancien vice-président du Conseil et ancien ministre des travaux publics et des transports. Mis en compétition à l'époque avec le projet du tunnel ferroviaire de 1957, projet bien naturellement et très fortement soutenu par les chemins de fer britanniques et français, ce projet de pont fut abandonné, essentiellement par la mise en valeur puissamment or-

chestrée de l'obstacle que ses cent soixante-quatre arches apporteraient à la navigation, navigation assez indisputable à l'époque. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, où des sens uniques ont été établis pour la navigation dans le pas de Calais, comme d'ailleurs dans d'autres détroits ou chenaux.

Tout récemment, en 1978, ce projet de liaison au travers du pas de Calais a été repris par les British Railways et la S.N.C.F. sous la forme d'un tunnel à un seul tube, exclusivement affecté au service ferroviaire, c'est-à-dire n'autorisant aucune possibilité de transport des voitures particulières, pas plus que des camions ou des autocars, comme le prévoyait le projet abandonné en décembre 1978. Dans ce tunnel à un seul tube, les trains circuleront alternativement dans le

sens Angleterre - France, puis France-Angleterre.

Certes moins coûteux que l'ancien projet abandonné d'un tunnel double, cette nouvelle étude, si elle était retenue, aboutirait à la construction d'un ouvrage bon de proportion avec les besoins à satisfaire. C'est le moins que l'on puisse en dire.

Reste alors le projet d'un pont assurant tout naturellement le passage au service ferroviaire sur deux voies, et au trafic routier avec comme les autoroutes deux chaussées à trafic séparé, et comportant chacune trois voies de circulation. Les voitures, les autocars et les camions pourraient donc y circuler en toute sécurité. Deux plates, elles aussi à sens unique, permettraient la circulation des deux-roues.

La réalisation d'un tel ouvrage n'est plus une vue de l'esprit :

Reste alors le projet d'un pont assurant tout naturellement le passage au service ferroviaire sur deux voies, et au trafic routier avec comme les autoroutes deux chaussées à trafic séparé, et comportant chacune trois voies de circulation. Les voitures, les autocars et les camions pourraient donc y circuler en toute sécurité. Deux plates, elles aussi à sens unique, permettraient la circulation des deux-roues.

La réalisation d'un tel ouvrage n'est plus une vue de l'esprit :

L'exportation

C'est notre affaire

ARBEL
INDUSTRIE

un nom, une expérience

194, boulevard Faidherbe, 59506 DOUAI CEDEX - Tél. (20) 88.33.11 - Téléc. 130.036
membre du G.I.E. NORFER

مكتبة من الأصل

POUR RESERRER LE CONTINENT

Manche ?

Métropoles en ligne directe

Les énormes progrès techniques réalisés ces dernières années dans la construction des ponts suspendus. Pour mémoire, celui sur le Bosphore, le Viaduc à l'Est de New-York, avec une portée de 1 284 mètres, celui sur la rivière Rumber en Espagne, avec une portée de 1 430 mètres, et d'autres.

Les progrès réalisés aussi dans la construction et la protection des piles, bénéficient aujourd'hui de la grande expérience acquise dans la fabrication et la mise en place des plates-formes destinées à l'extraction de pétrole en mer, en particulier dans la mer du Nord. Plates-formes solidement ancrées au sol maritime avec des profondeurs d'eau bien supérieures à celles du pas de Calais, de hauteur, et à des vents atteignant parfois 150 kilomètres-heure.

Ces progrès comme sa longue expérience ont permis à un bureau d'études britannique, spécialiste des ponts suspendus, de présenter un avant-projet de pont sur le pas de Calais comportant au centre du détroit ou passant le plus grand nombre de navires et les plus importants, huit arches de chacune 2 kilomètres de portée, complètes de pont et d'autre, ce pont essentiel de la navigation par des arches de portée plus faible.

Comparé à notre projet de 1982 de pont sur la Manche comportant deux arches principales, ce projet témoigne de l'importance des progrès techniques acquis.

Un tel ouvrage servirait principalement à la circulation de la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, sans doute aussi bien pour le passage des voitures particulières que pour celui des marchandises. Les ponts stabilisés le cas échéant, ce pont de trafic pourrait assurer des liaisons entre les deux continents tout en maintenant une excellente rentabilité au pont sur la Manche.

Il faut bien souligner qu'il ne s'agit pas là de simple spéculation, mais que ce trafic existe déjà et qu'il sera plus important encore lorsqu'un livre blanc lui sera offert au travers du pas de Calais.

Mais certains diront que le gouvernement britannique ne s'agit pas là de simple spéculation, mais que ce trafic existe déjà et qu'il sera plus important encore lorsqu'un livre blanc lui sera offert au travers du pas de Calais.

PRÈS DE 12 000 kilomètres de voies ferrées ont, d'après les spécialistes, des « chutes sérieuses » d'être réalisées dans le monde avant la fin du siècle. Selon le plan directeur des chemins de fer européens, élaboré en 1973 par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), les motifs de ces lignes nouvelles devaient être construits en Europe. Quatre projets d'ouvrages sont d'ores et déjà engagés.

● La voie nouvelle Paris-Lyon. La S.N.C.F. a commencé de construire au début de 1977, entre Paris et Lyon, une ligne nouvelle à double voie, longue de 388 kilomètres, non comprise les branchements (Cote-d'Or) et de Pont-de-Vevey (Ain). Ce nouveau tracé permettra de raccourcir de 27 kilomètres la distance entre les deux villes.

Sur cette voie nouvelle, ne circuleront que des trains à grande vitesse (T.G.V.) réservés aux voyageurs, la voie existante supportant le trafic marchand. Ces trains automobiles desserviront deux gares intermédiaires, situées en Saône-et-Loire, l'une à Montchanin et l'autre à Mâcon. Elles rouleront à la vitesse commerciale de 212 kilomètres à l'heure et relieront ainsi Paris à Lyon en deux heures.

Le coût de la ligne — non compris le matériel roulant — doit s'élever à environ 3 500 millions de francs aux conditions économiques de 1978. La

voie nouvelle et la voie ancienne. Un seul pont central, situé dans la capitale italienne, commandera le trafic sur ce réseau à deux fois deux voies.

Cette ligne nouvelle longue de 228 kilomètres comportera trente tunnels et cinquante-trois viaducs. Son tracé

LIGNES NOUVELLES	CONSTRUITES DEPUIS 1958	EN CONSTRUCTION
Allemagne fédérale	32	—
Autriche	21	434
Danemark	25	11
Espagne	275	—
Finlande	621	23
France	185	409
Grèce	185	4
Italie	279	236
Pologne	7 485 (1)	3 078
Union soviétique	476	—
Yugoslavie	—	—
TOTAL	9 367 km	5 556 km

(1) 7 tunnels réalisés.

● La Directissima Rome-Florence.

La Directissima, dont la construction a été décidée en 1969, est destinée à doubler la ligne existante Rome-Florence. Aucune gare nouvelle ne sera ouverte au public ; en revanche, dix « échangeurs » sont prévus entre

parcours entre Rome et Florence de trois heures et dix minutes à une heure et quarante minutes.

Les chemins de fer italiens ont déjà inauguré le mois de la Directissima — de Rome à Cise-est-Pave — au mois de février 1977. Si les données budgétaires le permettent, le prochain réseau cette ligne nouvelle en service de bout en bout en 1983.

● Le réseau à grande vitesse allemand.

Le « programme d'aménagement du réseau de chemin de fer fédéral allemand » prévoit, dans une première étape, la construction de sept tronçons de voies nouvelles, totalisant environ 800 kilomètres. Deux lignes sont en cours de réalisation : Hanovre-Würzburg (228 km) et Mannheim-Strasbourg (105 km).

Ces lignes nouvelles seront réservées au trafic à grande vitesse. Dans une première phase d'exploitation, les trains de voyageurs et

de marchandises seront tous remorqués par des locomotives. Ultérieurement, les chemins de fer allemands envisagent la possibilité d'utiliser des rames automobiles et de pousser la vitesse des convois jusqu'à 250 km/h au moins.

● La Magistrale polonoise.

Les chemins de fer polonais ont mis en service, au mois de septembre 1974, le premier tronçon — Zastawia-Poznań (143 km) — de la Magistrale Silésie-Baltique ; une seconde section — Poznań-Grodzisk (70 km) — a été inaugurée au mois de décembre 1977. Cette ligne, dont la construction a été entamée en 1971, devrait être achevée sur toute sa longueur (570 km) au début de 1980.

Cette arête à double voie, qui, pour le moment, n'est ouverte qu'au trafic de marchandises, relie le bassin industriel de Katowice aux ports de Gdansk et de Gdynia. Lorsque l'électrification et la signalisation auront été achevées, des trains de voyageurs roulant à 200-250 km/h pourront l'utiliser.

LA BOITE A IDÉES DE LA COMMUNAUTÉ

L'EFFICACITÉ DE l'action de la Communauté des Communautés européennes en matière d'infrastructure de transport sera d'autant plus grande qu'elle disposera d'éléments lui permettant d'appréhender les besoins en infrastructure de la Communauté compte tenu des objectifs spécifiques de cette dernière.

Etudes d'évaluation de l'impact communautaire. Elles s'appuient, bien sûr, sur les précédents et sont évidemment essentielles à la Communauté pour apprécier les priorités et justifier les interventions financières de la Communauté. La Commission a confié à deux consultants une étude pour déterminer les méthodes et les moyens permettant de mesurer l'impact communautaire des grands projets d'infrastructure sous une optique pratique aux différents niveaux de la décision, fins à travers la Manche.

Précisons toutes ces études ont été entreprises très récemment grâce au Parlement européen, qui en a validé tout l'impact et a obtenu en 1977 l'inscription au budget 1978 de crédits destinés spécialement à cet effet. Il faut espérer que cet intérêt sera partagé également dans l'avenir par le conseil et que la réalisation du programme d'études de la Commission ne sera pas à la fois difficile et coûteuse.

Etudes de capacité des infrastructures. — Ce type

Groupe français de promotion à l'exportation des équipements ferroviaires

1975. Création du Groupe EQUIP RAIL, destiné à promouvoir de façon efficace et organisée les produits de ses fabricants d'équipements ferroviaires pour matériel roulant de chemin de fer et métro, sur les marchés d'exportation.

Les participants d'ores, leaders dans leurs spécialités, sont :

- AIR INDUSTRIE • FAIVELEY • JAGER • CLEMANÇON • LSNR • KLIN

1978/1979. Deux grands noms de l'industrie intégrée EQUIP RAIL et complètent ainsi la gamme déjà étendue des produits du groupe :

- SULLY PRODUITS SPECIAUX • SAINT-GOBAIN VITRAGE • WALCO WESTINGHOUSE

Les objectifs : Créer un courant d'informations et de contacts réciproques entre les membres d'EQUIP RAIL et, d'une part les responsables des réseaux ferroviaires et de transport en commun, d'autre part les bureaux d'ingénierie chargés de l'élaboration des projets de développement ainsi que les constructeurs.

Les moyens : Missions : De nombreuses missions de prospection ont déjà été réalisées sur toutes les zones géographiques :

- Europe de l'Ouest et de l'Est
- Moyen-Orient
- Asie du Sud-Est/Cotentin
- Amérique du Nord et du Sud
- Pays du Maghreb
- Afrique

Yves : Le Groupe EQUIP RAIL a déjà participé à de grandes manifestations commerciales internationales spécialisées :

- RAIL 75 (MOSCOU), LEIPZIG, TRANSPORTS FERROVIAIRES 77 (MOSCOU), HAMBOURG.

Implantations : L'action d'EQUIP RAIL a suscité ses membres à créer des antennes locales destinées à mieux répondre aux besoins de pays à fort marché potentiel, tels que le Brésil et les Etats-Unis.

Dès sa création EQUIP RAIL a bénéficié du soutien logistique et de l'expérience de la SOREDEX (Société Française pour l'étude des Marchés et le Développement de l'Exportation), qui lui ont permis ainsi de mener à bien ses objectifs.

Quelques grandes réalisations des membres d'EQUIP RAIL à l'étranger :

- Equipement des rames de métro de Rio de Janeiro, Santiago du Chili, Montréal, Bruxelles, Mexico.
- Equipement de matériel roulant pour les réseaux de la Tunisie, Maroc, Algérie, Hollande, Côte d'Ivoire, Yougoslavie, Argentine, Belgique, Suisse, Australie, Portugal, Canada, Japon, Colombie, Inde, U.S.A., Turquie, Espagne, Grande-Bretagne, Roumanie, Italie, Danemark, Luxembourg, Congo, Gabon, etc.

En la qualité, la fiabilité et la haute technicité des produits proposés, EQUIP RAIL permet d'acquiescer dans le monde entier, à son réseau, le progrès ferroviaire au service de la sécurité et de l'amélioration des performances dans le domaine des transports par rail (chemins de fer et transports en commun).

10, avenue d'Ile, 75783 PARIS CEDEX 16 - Tél. : 722-61-23 - Télex : SOREDEX 611 392 R.

ANF
INDUSTRIE

DIRECTION GÉNÉRALE :
TOUR AURORE
PLACE DES REFLETS
CEDEX N°5
92080 PARIS DEFENSE 2
Tél. : 788.15.15 - 788.33.11
Telex : ANF Courb. 610817

100 millions de kilomètres à grandes vitesses

Ils ont l'expérience

Les TURBOTRAINS RTG assurent avec succès, sans discontinuité, les liaisons intervilles rapides sur des voies ordinaires, sous les climats les plus variés

Turbotrans RTG en service en France, en Iran, aux Etats-Unis d'Amérique

LES VOIES NOUVELLES
ne pas oublier
affaire
ARBE
expérience

Les exploitants à la recherche

BELGIQUE : convaincre l'État

CANDIDAT du Parlement wallon au Parlement de Strasbourg, le député Mordant tirait, à la fin du mois de mai, le signal d'alarme du train Namur-Arlon, au cœur des Ardennes belges, pour provoquer l'arrêt dans une petite gare que les chemins de fer avaient décidé d'abandonner quelques jours plus tôt, et pour protester de façon spectaculaire contre la politique de la Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.). Le parlementarisme traduit ainsi le mécontentement des Wallons qui s'estiment de plus en plus isolés. Le Luxembourg belge s'est d'ailleurs baptisé « la province perdue ».

Pour la première fois depuis leur existence, les chemins de fer belges ont perdu un repli. La typologie concurrente de la route oblige la compagnie à supporter quelques dizaines de pertes, à la fois en Flandres et en Wallonie, mais la partie francophone est la plus touchée par ces mesures d'économie. Cette année encore, un plan de restructuration entraînera de nouvelles fermetures.

La Belgique est le berceau du rail, le premier pays d'Europe où le train a été créé. Sous le règne de Léopold I^{er}, dix ans après l'indépendance, en 1835, la ligne Bruxelles-Malines était inaugurée, et, avant la fin du dix-neuvième siècle, les Belges construisaient des voies en Afrique, en Chine et au Canada. Aujourd'hui, dans la C.E.R., la Belgique a la densité ferroviaire la plus forte avec 131 kilomètres pour 1 000 habitants carrés (61,6 en France), soit un total un réseau de 4 000 kilomètres, presque entièrement électrifiés. Il n'en reste pas moins que l'intervention financière collective a atteint un niveau qui ne peut plus être dépassé.

La S.N.C.B. a été créée en 1926 par la fusion de plusieurs compagnies privées. L'État est propriétaire du réseau et du matériel, la société nationale n'en étant que l'exploitant. Cet aspect se reflète dans son capital relativement modeste : 11 milliards de francs (1 400 millions de francs français), alors que la valeur du réseau est estimée à 300 milliards

de francs français. La S.N.C.B. ne peut augmenter ses tarifs sans l'accord du gouvernement et ne peut supprimer de lignes sans l'autorisation du roi.

A la création de la S.N.C.B., le transport ferroviaire disposait encore pratiquement du monopole qui avait été le sien pendant près d'un siècle. Mais, depuis, le marché s'est radicalement modifié, et la compagnie n'est plus qu'un transporteur parmi d'autres. En 1977, 74,1 % du total des marchandises étaient transportées par rail, et 2,89 % seulement par la route. En 1978, le rail n'avait plus que 26 % du trafic et la route en prenait 63 %. En 1979, on approche de 30 % pour le rail et de 60 % pour la route.

Le transport des voyageurs a connu la même évolution à cause de la concurrence non seulement de l'automobile mais aussi de l'avion. La S.N.C.B. avec un personnel de six cent mille personnes (contre cent seize mille en 1926), et un parc de deux mille quatre cents voitures, transporte environ 8 milliards de voyageurs-kilomètres, alors que, pour un pays de 10 millions d'habitants, le parc automobile est passé à plus de 3 millions de véhicules.

La S.N.C.B. exploite aussi quelque deux cents lignes d'automobile, dites de substitution, sur un réseau de près de 10 000 kilomètres. La compagnie a notamment en projet l'aménagement de routes en vue d'augmenter les vitesses, qui pourraient atteindre, sur certains tronçons, 180 kilomètres à l'heure.

L'État s'est-il en mesure de financer le programme ? Les dirigeants de la société nationale se montrent fatalistes : « L'avenir de la S.N.C.B., disent-ils, sera celui qui lui réserva la collectivité. » Cette collectivité, qui groupe contre la suppression d'arrêts et contre la hausse des tarifs, mais qui ne parait pas disposée à donner l'argent de plus pour son chemin de fer.

PIERRE DE VOS.

GRANDE-BRETAGNE : jouer la vitesse

P OUR la seconde année consécutive, les British Railways (B.R.) ont été bénéficiaires en 1978, et sont restés en dessous des prévisions gouvernementales totales l'an dernier à 436 millions de livres. Mais, comme le note le président des B.R. dans le rapport annuel de l'entreprise nationale, il s'agit d'un succès à court terme.

Non seulement le bénéfice de 55 300 livres est inférieur à celui de 1977 (58 millions de livres) mais le résultat net demeure négatif par les B.R. depuis la crise de 1974-1975 et menacé par les suites de la

de 3 % le trafic de voyageurs, qui a rapporté 702 millions de livres, soit un accroissement de 16 % par rapport à l'an dernier. Cette augmentation a été particulièrement sensible (6 %) sur le réseau des grandes lignes inter-city reliant les grandes villes.

Piuttosto que de remettre en cause ce succès de « marketing », les B.R., à la faveur de la suppression du contrôle des prix, préfèrent augmenter les tarifs de billets, en nourrissant l'espoir que les députés conservateurs des banlieues feront pression sur le gouvernement pour que les réductions de la subvention gouvernementale fassent d'abord les transports routiers.

Ainsi se perpétue le contraste étonnant entre les trains de banlieue, de la région de Londres et du Sud-Est notamment, sales et mal entretenus malgré quelques efforts accomplis pour améliorer le confort des wagons et des gares, et le réseau inter-city dont la modernisation continue, illustrée par l'introduction de quinze trains à grande vitesse et l'amélioration des services de restauration. Si la relative stabilité des prix en 1978 a permis aux chemins de fer de récupérer des passagers, les augmentations envisagées risquent de lui en faire perdre, comme un témoin le nombre croissant des commutants qui se résignent à prendre leur automobile pour se rendre en ville.

Pourquoi payer plus cher un service qui se dégrade sans espoir d'amélioration immédiate puisque les B.R. envisagent seulement de prolonger l'existence d'un matériel roulant dont plus d'un tiers date d'une vingtaine d'années ? Dans leur rapport annuel, les B.R. notent que 80 % des motrices diesel et 86 % des motrices électriques datent de quinze ans et davantage.

En ce qui concerne l'amélioration de la productivité, les B.R. admettent leur échec. « La brutale vérité est que nous n'avons pas été capables de mettre à exécution les possibilités d'amélioration envisagées... nous avons perdu du temps », estime le président des B.R., ajoutant que le climat social n'a pas favorisé les progrès dans ce domaine. Les effectifs (500 000) sont restés inchangés après la réduction accomplie au cours des années 1975-1977 du nombre des cheminots (75 000).

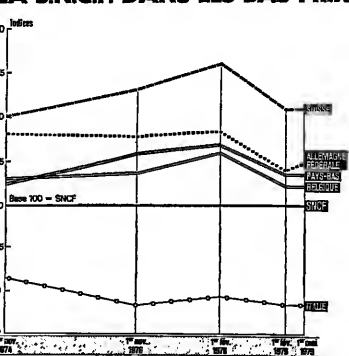
A dire vrai, les commutants de Londres — les banlieusards qui, chaque jour, utilisent le train pour se rendre à leur travail et en revenir — seront les premières victimes de cette situation. En effet, les B.R. ne veulent pas renoncer à leur action politique de promotion, favorisant essentiellement les familles, les étudiants, les retraités, et dont le résultat a été d'augmenter

RECETTES 1978	TRAFFIC PASSAGERS	TRAFFIC MARCHANDISES
France	51,4 %	48,3 %
Allemagne fédérale	40 %	60 %
Belgique	34,4 %	64,6 %
Danemark	42,8 %	57,8 %
Espagne	39 %	61 %
Luxembourg	13,9 %	57,1 %
Pays-Bas	74 %	26 %
Portugal	75 %	26 %
Royaume-Uni	68,9 %	31,1 %

Les augmentations de salaires obtenues par les cheminots à la suite d'une série de grèves tournantes, ayant atteint en moyenne 9 % au lieu des 5 % initialement prévus, ont coûté 13 millions de livres aux B.R., qui ont eu également à supporter une dépense supplémentaire de 10 millions de livres, consacrée à la hausse du prix du fuel. Dans ces conditions, les B.R. doivent envisager de réduire leurs services, d'augmenter en deux temps leurs tarifs d'environ 25 % d'ici le début de 1980.

A dire vrai, les commutants de Londres — les banlieusards qui, chaque jour, utilisent le train pour se rendre à leur travail et en revenir — seront les premières victimes de cette situation. En effet, les B.R. ne veulent pas renoncer à leur action politique de promotion, favorisant essentiellement les familles, les étudiants, les retraités, et dont le résultat a été d'augmenter

LA S.N.C.F. DANS LES BAS PRIX



SAB dans le monde

SAB est une Société de dimension internationale. Ses produits, distribués dans le monde entier, sont fabriqués dans ses propres usines ou sous licence dans plus de 20 pays et, en ce qui concerne la France, à Amiens.

- Les principaux équipements SAB pour Chemins de Fer sont :
 - les Régulateurs de Frein à double ou simple action ;
 - les Blocs ou Unités de Freinage et les Cylindres de Frein à régulation pour train à saut et pour train à disque ;
 - les Dispositifs « Vide-Chargé » à commande manuelle ou automatique ;
 - les Dispositifs Autocontinues pour wagons freinés proportionnellement à la charge transportée ;
 - les Distributeurs de Freins ;
 - les Roues Elastiques pour locomotives, métros et tramways.

SAB fabrique ou distribue également les produits B.S.I. tels que : les disques de frein avec timonerie et garnitures complètes, les attelages automatiques ou de manœuvre, les patins électromagnétiques.

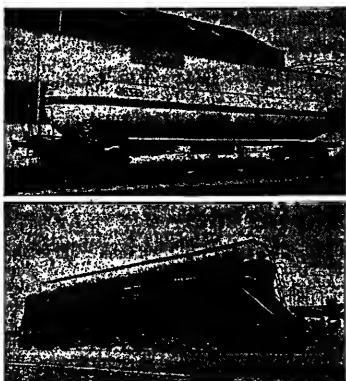
Et dans la gamme DERLIKON : les appareils de freinage pneumatiques et électropneumatiques (régulateurs de freinage, distributeurs, électrovalves, amortisseurs, etc.).

La réputation de la Société SAB, c'est 2 700 000 régulateurs et 1 800 000 disques de frein « Vide-Chargé » et « Autocontinus » vendus à ce jour dans le monde entier.



Société SAB, BOULOGNE-BILLANCOURT
Rendez-vous au Stand 16 - MONTFARNASSE 79

norfer



GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE
49 avenue George V, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. (1) 723.55.24 Téléc. 220.060

80 %
de la capacité française de construction de wagons de marchandises

de la capacité française de construction de wagons de marchandises



La GIE NORFER, formé par ANF-INDUSTRIE, ARBEL-INDUSTRIE, SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER, constitue le plus important ensemble européen d'études et de production capable de fournir une gamme complète de matériel varié de qualité.

مكتبة من الأصل

recherche

des clientèles de l'avenir

Le rapport met en évidence certains points positifs : une augmentation de 34 1/2 des bénéfices de la division des « bateaux et ports », augmentation des revenus du fret, passant de 36 à 384 millions de livres, qui a permis aux B.R. de se dispenser de la subvention gouvernementale, la réduction des exportations de matériel roulant grâce aux progrès accomplis dans la construction de trains à grande vitesse (notamment ceux roulant vers l'Ecosse à 110 vitesses moyennes de 125 milles par heure), la réduction de la consommation de la puissance (1/3 de la consommation de la consistance) (81 % de la traine arrivant à l'heure ou à cinq minutes près de l'horaire prévu).

Dans l'ensemble, les B.R. envisagent l'avenir avec un optimisme raisonnable. Le rapport estime que

ITALIE : faire du social

L'ÉTAT italien n'existe que depuis cent vingt ans à peine. On pays aussi jeune, aussi divers et géographiquement aussi allongé avait besoin de liaisons par rail pour construire son unité. On fit de gros efforts pour les lui fournir.

Le développement de ces dans les années 50 : le « boom » économique n'était pas symbolisé par la construction de grands hôtels de petites Pâtes allongeant la péninsule dans tous les sens. C'est la route, désormais, qui draine le trafic. Les routes de l'Alsace ne sont d'ailleurs remarquables d'autoroutes, laissant vieillir ses voies ferrées. Et les transports modernes commencent à se multiplier.

Les embouteillages, la découverte de l'écologie et surtout la hausse du prix du pétrole amènent à repenser cette politique. D'importants investissements viennent d'être décidés pour permettre en chemin de fer de regagner le terrain perdu, surtout dans le domaine des marchandises.

Les Ferrovie dello Stato sont un organisme autonome d'Etat, disposant d'un budget propre. La Cour des comptes s'exerce sur ses dépenses qu'un contrôle a posteriori. Mais l'autonomie structurelle est limitée. L'Etat exerce une tutelle sur la production et la répartition des transports; les normes de trafic et les politiques d'investissement sont décidées en Parlement. Diverses propositions de réforme ont été faites. Elles tendent à la simplifier, plus indépendante, comparable plus indépendamment à la structure de l'Italie et sa structure économique ne jouent pas en faveur de la rentabilité. Il n'y a que trois grandes lignes nord-sud sur les côtes, car le centre et le péninsule est le centre de montagne. Les trains qui les fréquentent ne sont souvent rentables que dans un seul sens, comme tenu de la diversité des deux zones : un Sud peuplé et riche, un Nord pauvre. On se concentre la production industrielle.

Des raisons sociales avaient incité le Parlement à bloquer les tarifs des chemins de fer de 1962 à 1972. Depuis, des augmentations sont intervenues. Mais les trains italiens restent les moins chers d'Europe. Le 1^{er} janvier 1978

estropié. Le premier voyageur, installé par le *Ferrovio dello Stato*, est un voyageur de 100 kilomètres en deuxième classe couchant 1.650 litres en Italie contre 930 litres en France, 4900 litres en Allemagne fédérale, 6.110 litres aux Pays-Bas, 7.200 litres en Belgique. Ce voyageur change ne suffit pas à taxer une telle différence.

Toujours pour des raisons sociales ou politiques, nombre de voyageurs disent qu'ils ne voyagent pas en train, mais en *Ferrovio dello Stato*.

On peut y ajouter un facteur plus général qui ne concerne pas que les *Ferrovio dello Stato* : une faible attachement à la précision qui veut beaucoup d'ennuis mais pas d'argent.

— **HERBERT ROBERT SOL.**

Marchés en commun

Dès la première moitié du xix^e siècle, les réseaux terrestres des pays européens ont eu à régler les problèmes de la circulation des voyageurs et des marchandises. Les premières tentatives de franchir les frontières des premiers trains internationaux de voyageurs et de marchandises. Les premières tentatives de franchir les frontières des premiers trains internationaux de voyageurs et de marchandises. Les premières tentatives de franchir les frontières des premiers trains internationaux de voyageurs et de marchandises.

— En 1972, la Conférence européenne des hommes des trains de voyageurs pour améliorer le rapidité des liaisons entre les principales villes européennes. Une conférence identique devrait être créée en 1974 pour les marchandises ;

— En 1975, l'Association Inter-

— En 1865, l'Association internationale du congrès des chemins de fer, créée pour organiser périodiquement des congrès sur des sujets d'actualité et permettre ainsi la confrontation des expériences et des échanges d'informations.

d'informations : — En 1980, la Convention internationale concernant les transports de marchandises pour élaborer un droit international des transports indépendant des divers droits nationaux et mettre au point le lettre de voiture

En 1921, l'Union Internationale

des voitures et des bougons et l'Union internationale des wagons, institues pour l'application des règlements multilatéraux d'échanges du matériel roulant. Les deux organismes, l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.), ayant pour objet l'unification et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue de leur rationalité, l'Union internationale des chemins de fer et les réseaux d'un pays de matériel, compte aujourd'hui plus de 300 000 unités.

La société INTERCONTAINER, qui transporte en grande conteneur, coordonne les activités de ses vingt-trois membres dans ce domaine d'avant du transport combiné. Elle n'est pas propriétaire des conteneurs mais possède un parc de wagons porte-conteneurs.

MARCHANDISES	PER	ROUTE	DIVERS
France	36 %	41 %	23 %
Allemagne fédérale	30.21 %	34.88 %	32.71 %
Belgique	23.2 %	54 %	26.4 %
Danemark	12 %	68 %	—
Espagne	12.2 %	85.2 %	2.6 %
Grèce	10.4 %	89.8 %	—
Italie	17 %	75 %	11 %
Luxembourg	46.27 %	47.01 %	6.72 %
Pays-Bas	4 %	68 %	28 %

Le premier priorité doit être assurée à l'électrification que la pénurie et l'épuisement des sources pétrolières. L'Algérie présente cependant, l'électrification se fait au rythme de 20 kilowatts par habitant, ce qui est remarquable. Le rapport fait état également d'un projet de construction en commun avec le S.N.C.F. d'un tunnel ferroviaire de 100 km, qui sera considéré comme la solution la moins coûteuse (30 millions de livres sterling). Le projet est certes plus rentable, mais il n'exclut aucunement le développement ultérieur de l'industrie pétrolière, qui espèrent profiter au maximum de l'augmentation prévue de 35 à 50 % du prix du pétrole brut en 1975. En conclusion, les B.P. soutiennent qu'il ne s'agit pas en fait d'un dilemme, mais d'un choix mercatique qui doit rester compétitive, et leurs responsables ne manquent pas de souligner que les dépenses de la recherche et développement sont moins contributives (0,95 livres par personne), soit un chiffre inférieur à celui des dépenses de la recherche et développement de la France (1,45 livres) et de la Belgique (40 livres).

HENRI PIERRE,

TCO

Traction Cem-Oerlikon

CONSTRUCTEUR DE LA PARTIE ELECTRIQUE DES BAMES

INTERCONNECTION

SNCF - RATP

Site de Tracteur Cam-Oertikon Siego Social 37 rue du Rocher 75383 Paris Cedex 08 Tel 522 85 90/74 61 Télex 650663
 Omans 25290 Omans Tel (81) 87 01 37-87 01 38 Télex 380051
 Département Electronique de Tracteur Au du Bel Air 69627 Villeurbanne Tel 178 68 81 25 Télex 340530



344 PRETGO 08-79 · LM

LES PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

Quatre années de purgatoire pour les constructeurs français

SOCKANTE-SEPT entreprises, quatre-vingt-six usines, 8 milliards de chiffre d'affaires, trente mille salariés, tels sont les quelques chiffres qui caractérisent l'industrie ferroviaire française. La multiplicité des sociétés ne doit cependant pas faire oublier que quelques grandes sociétés règnent sur le marché : Alsthom-Atlantique (1 milliard de chiffre d'affaires), Francorail M.T.E. (1 milliard), la Franco-Belge (500 millions) et les Ateliers du nord de la France (500 millions).

Si l'industrie ferroviaire française s'enorgueillit d'un score particulièrement brillant, puisqu'elle se situe au troisième rang mondial pour sa capacité de production, quelle « contrepartie » ? 35 % des exportations européennes, les sociétés ne cachent pas leurs difficultés actuelles tant sur le marché français que sur les marchés extérieurs.

« L'industrie ferroviaire connaît des mutations difficiles », affirme M. Jean-Claude Guibal, délégué général de la fédération des industries ferroviaires, en effet, les marchés intérieurs stagnent et nous devons lutter, pour nos exportations, contre la concurren-

rence des autres pays industriels. Les difficultés que rencontrent les sociétés françaises sur le marché national proviennent de leur dépendance directe d'un client dominant : la S.N.C.F. (80 % de leur chiffre d'affaires). C'est la société nationale qui, par ses cahiers des charges, permet le développement ou peut entraver la mort de telle entreprise qui emploie tel procédé technique ou tel matériel.

En demandant, par exemple, des wagons en aluminium, la société nationale donne toutes leurs chances aux entreprises qui emploient ce matériau, mais elle condamne celles qui ne l'utilisent pas. D'autre part, en mettant en concurrence les entreprises à l'occasion d'un marché, elle peut « faire les prix » de sa commande. Enfin, la technique française ne sera exportée que si elle a fait ses preuves sur le marché intérieur et si la S.N.C.F. ou la R.A.T.P. lui a fourni des références et sa caution. Cette étroite dépendance par rapport à la société nationale a induit une organisation de la profession : les deux grands groupes dominants sont ainsi contraints de coopérer pour se partager le marché.

D'autre part, l'industrie ferroviaire n'a pu échapper à la crise, puisque ses deux grands clients nationaux ont réduit leurs commandes : c'est ainsi que 112 000 tonnes ont été livrées à la S.N.C.F. en 1978, 80 le seront en 1979, 50 en 1982 (TGV non compris). De même, 6 000 wagons étaient livrés en 1974 sur l'ensemble du marché intérieur, 500 en 1979.

« La S.N.C.F. a renoué son pari au cours des années précédentes », reconnaît M. Guibal, « jusqu'à ce qu'elle ait fait une pause et préfère investir dans la modernisation des gares, la signalisation, etc. En tout état de cause, le budget d'investissement en matériel roulant de la Société nationale représente moins de 8 % de son budget d'exploitation. » Quant à la R.A.T.P., elle ne passera plus de commandes importantes à partir de 1980, puisque la modernisation de son matériel s'achève.

Menaces sur l'emploi

Face à un marché intérieur saturé, les constructeurs français trouvent-ils des débouchés dans l'exportation ? L'industrie ferroviaire exporte pour environ 1 milliard de francs chaque année, mais les commandes ne manquent pas là non plus. En effet, le marché international est réduit : les pays développés qui ont achevé leur propre équipement ont désormais une capacité de production excédentaire. La concurrence internationale est donc très vive et les Français ne sont pas les mieux armés pour y faire face.

En effet, les grands pays industrialisés tels que l'Allemagne, le

Japon, le Canada, les États-Unis accordent à leurs clients, pays en voie de développement, des conditions de financement exceptionnelles : taux d'intérêt très bas, paiements sur cinquante ans, qui emportent souvent la décision des acheteurs. « Quelles que soient la qualité de notre matériel et la compétitivité de nos prix, nous perdons sur les conditions de financement », reconnaît-on à la fédération des constructeurs.

D'autre part, les clients de l'industrie ferroviaire sont des pays en voie d'industrialisation qui cherchent de plus en plus fréquemment, à l'occasion d'un

contrat, à se doter eux-mêmes d'une industrie nationale. Cela implique donc des transferts de technologie moins intéressants pour les pays exportateurs. Bon nombre de contrats obligent désormais les sociétés françaises à faire construire une partie du matériel sur place par une filiale à laquelle partielles financières le pays client, comme c'est le cas au Brésil, soit à céder un brevet ou une licence. Enfin, les nouveaux pays industrialisés font rapidement concurrence aux nations exportatrices en raison d'un coût de production très faible. C'est ainsi que la Corée et le Brésil proposent des wagons de 30 % moins chers que le matériel français.

Face à cette situation, les constructeurs français ont décidé de faire front commun et de renouer la concurrence franco-française à l'étranger, excepté si le client ne peut échapper aux Français. La fédération des industries ferroviaires ne se fait pas faute de souligner discrètement mais fermement que « les pouvoirs publics doivent savoir que, s'ils n'aident pas les sociétés françaises à exporter, ce sont, à

moyen terme, 7 000 emplois situés dans le nord de la France, déjà frappés par le chômage, qui sont menacés ».

Stabilisation du marché intérieur, concurrence étrangère sur le marché international, l'industrie ferroviaire demande l'aide de l'État pour passer le cap difficile des quatre prochaines années : au-delà, elle attend le saut des arguments économiques, voire écologiques, qu'elle a fournis jusqu'ici.

« Le train coûte en énergie deux fois moins que la voiture et quatre fois moins que l'avion, souligne-t-on à Alsthom. Si, sur des distances courtes, la voiture est reine et pour de longs voyages l'avion s'impose, sur les trajets moyens (400 kilomètres) — et ils sont nombreux en Europe — le T.G.V. est plus rapide que l'avion et moins gourmand que lui ».

L'industrie ferroviaire espère donc que le développement des transports urbains et interurbains allié à la nécessité de faire des économies d'énergie sera pour elle l'occasion d'un nouveau départ.

MARIE-CHRISTINE ROBERT.

A Mulhouse : des locos dans les vitrines

Le billet d'entrée est un billet de train. C'est à Mulhouse (Haut-Rhin) un musée superbe consacré au chemin de fer. Le sud de la France est son pays et la première du continent en importance. C'est à cette fondation privée que la S.N.C.F. et le Compagnie Internationale des wagons-ils ont confié, après les avoir soigneusement restaurés, les pièces les plus significatives de leur patrimoine historique. Cent quatre-vingt objets allant de 1844 à nos jours.

Ce fonds qui s'agrandit continuellement, est le véritable volet des musées de la ville. Il s'ajoute au remarquable Musée de l'Impression qui donne au visiteur une vue d'ensemble de la collection d'automobiles Schlumpf, dont M. Ghislain d'Estling a récemment annoncé qu'elle restait sur place. « La collection Schlumpf », déclare le président, n'est qu'un élément du grand musée technique que mérite Mulhouse ».

Si l'histoire du chemin de fer s'est tracée dans cette ville, c'est en partie grâce à la réussite d'un industriel, Jean-Marie Heimbacher, l'actuel président,

qui trouve dans la municipalité les garanties financières dont il avait besoin. Certes, cette identité était héritée de chauminière, mais elle était aussi motivée par la position géographique de Mulhouse, située à un des carrefours de l'Europe. Bâle et Strasbourg ne sont qu'à une trentaine de kilomètres.

Dans le faubourg de Dornach, les nouveaux bâtiments en béton grisâtre du musée se détachent sur la ligne bleue des Vosges. Ils tiennent, cette année, leur trébuchet universel et ils ont été spécialement conçus par l'architecte Pierre-Yves Schwan, qui les a orientés au nord, afin de loger à l'abri du soleil le patrimoine précieux. Si le terrain a été offert par la ville de Mulhouse, si les bâtiments ont coûté 10 millions de francs, l'aménagement intérieur a été la grande affaire. Il a été financé par la S.N.C.F. et c'est à M. Michel Dore, historien ferroviaire et directeur du musée, que l'on doit la présentation d'une haute qualité.

« Attention au départ ! » sur le voie n° 5, un haut-parleur réunit et, dans un chuintement, la locomotive 239 U, la dernière

anglo à vapeur qui ait été construite par la S.N.C.F. en 1949, « se met en marche ». Ce spectacle insolite, la vue de ces essieux puissants et de cette mécanique en mouvement sont impressionnants.

Outre cette machine d'une masse considérable (120 tonnes), la collection réunit d'autres pièces uniques, qui ont cette caractéristique d'avoir absolument circulé sur le réseau français. On admire donc la plus ancienne locomotive à vapeur (1844) qui se trouve dans un musée du continent. Le Saint-Pierre est vert, blanc, en bois avec une chaudière en cuivre. On remarque le volume des ailes de pont de Napéon III décoré de boiserie par Viollet-le-Duc et celle des présidents de la République (1913-1971), ornée de panneaux de verre originels de Lalique et à la mode actuellement. On s'arrête enfin longuement devant les voitures du « Train bleu », typiques du style Arts et Métiers, avec leurs marqueteries et leurs coussins de velours gris, et devant les puffers de la Compagnie Internationale des wagons-ils, où le coureur est

mis et où des casseuses en cuivre brillent dans le soleil.

Ce musée détonne de par son aspect, surplombé par des toitures de béton, est donc riche en enseignements. On peut observer l'évolution du style des machines — celles du Second Empire à long et court typiques. On peut apprendre à reconnaître les différentes livrées des compagnies privées qui existaient avant que la S.N.C.F. soit créée en 1923.

On peut apprécier les progrès techniques dans les locomotives, quelques-unes ayant vu leurs roues à long écartement se transformer en roues à court écartement, ou en prendre volontiers. On peut enfin comparer les vitesses : 1825, quinze ans après le premier train Paris-Saint-Germain, le « Crémator » roule à 120 km/h. 1907, le « CC » du Capitaine monte à 200 km/h entre les Aubrais et Vierzon. Dans les années 1920, le T.G.V. atteindra 260 km/h sur certaines sections de la voie nouvelle Paris-Lyon.

C'est quarante mille visiteurs, tel était le bilan de l'an dernier.

Si la proportion des étrangers est difficile à évaluer exactement, on l'estime croissante à au moins 30 %. Surtout des Suisses et des Allemands, bien entendu. Beaucoup d'Anglais dont la mise ferroviaire d'York est le plus complet du monde, des Américains et même récemment un car japonais venu des usines Shoda. Une descente spéciale permet d'accueillir des trains privés.

La long des quais, des Accolades allées, enfants de militaires canadiens stationnés en Allemagne, remplissent un questionnaire pour leur école. A la cafeteria, les tables sont occupées par un groupe de cultivateurs de Lait-et-Cher. Quand, le voyage terminé, on quitte le musée, un jeune homme traverse le paysage. C'est le train « Corsi ».

FLORENCE BRETON.

* Musée français du chemin de fer, rue Alfred-Dreyfus, 183 68100 Mulhouse. Téléphone : (03) 46-25-21. Ouvert pour les jours de 10 heures à 17 heures, y compris dimanches et jours fériés, sauf les 1er janvier, 30 et 31 décembre. Prix d'entrée : 10 F. Groupes : 8 F. Tous les groupes de visiteurs sont assurés à partir de 10 ans.

fb

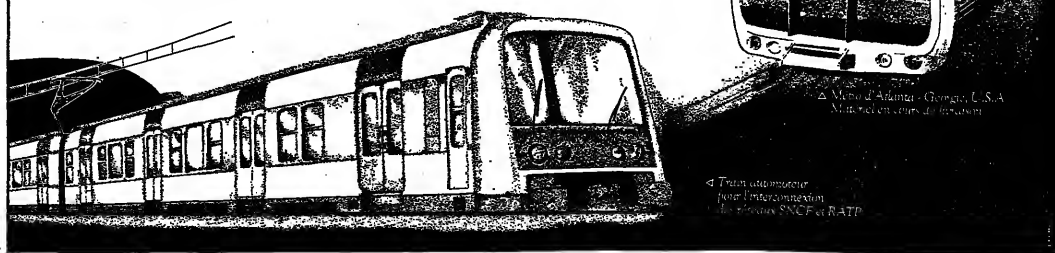
Franco-Belge

livre en France et à l'étranger :

des métros,

des trains automoteurs pour trafic urbain et suburbain,
des voitures de grandes lignes, des bogies,
des wagons standard et spéciaux

Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer
49, avenue George V - 75008 Paris
Tél. (1) 723.55.24 - Téléc. 290060 Hertzic F



Train automoteur pour l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP

مكتبة من الأصل

Le Monde

équipement

URBANISME

TRANSPORTS

Trois cents architectes réunis à Tours

Plus de trois cents architectes ont réuni à Tours du 7 au 9 juin pour le dixième congrès de l'Union nationale des syndicats français d'architectes (UN.S.F.A.). Les architectes cherchent une nouvelle place dans la société et la vie quotidienne, thème du leur congrès.

POINT DE VUE

Les nouvelles frontières

par JOSEPH BRÉMOND

Il y a quelques années, les pouvoirs publics ont tenté de définir l'architecture du bâtiment, que nous étions enfin sortis de la période de l'après-guerre. Nous l'avons vu un moment ; mais aujourd'hui, dans certains secteurs, la construction ne s'arrête pas de se renouveler. Cela illustre l'absence de la permanence de la forme du bâtiment à laquelle fait écho une crise de la profession d'architecte, non moins profonde et permanente, mais dont la forte activité du bâtiment dans les années 60 avait masqué les signes précautionnaires.

Notre souci ne peut donc pas se limiter à la seule protection de notre activité. Ce serait trop partiel, vite insouffisant. La loi, tout en assurant notre responsabilité, nous conduit à nous interroger sur la façon de nous adapter aux nouveaux problèmes qui se posent et qui nous posent une société en changement. C'est une réponse culturelle qu'il s'agit d'élaborer, et non pas la place et l'influence auxquelles nous sommes en droit de prétendre.

MARK-CHRISTIAN

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour le Conseil économique

LES RÉGIONS DOIVENT POUVOIR INTERVENIR LIBREMENT

AFIN DE SAUVEGARDER L'EMPLOI

Le Conseil économique et social a rendu un avis sur le projet d'avis établi par la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, relatif à l'évolution des établissements publics régionaux et aux domaines économiques et sociaux.

Ce projet d'avis qui sera soumis à l'Assemblée nationale, propose que tous les établissements publics régionaux soient dotés d'un statut régional permettant de définir les orientations de leur développement et de leur action.

Nous ne pouvons plus

consommer l'importer quoi

L'architecture technologique et l'architecture française, qui se sont développées en parallèle, portent cependant la plus lourde responsabilité dans l'apparition de nombreux problèmes de logement, de la ville, de l'habitat collectif, de la ville nouvelle, de la ville traditionnelle, de la ville ancienne.

L'architecture, à l'évidence, est devenue un élément essentiel de l'urbanisme. Elle est, en outre, un facteur de développement, de croissance, de prospérité, de bien-être, de qualité de la vie.

Nous avons la conviction, en effet,

que la société a besoin d'architecture, et que celle-ci doit être conçue en tant qu'élément constitutif de la collectivité et de l'espace.

Nous sommes ainsi convaincus que l'architecture doit être conçue en tant qu'élément constitutif de la collectivité et de l'espace. Elle doit être conçue en tant qu'élément constitutif de la collectivité et de l'espace.

Douglas continuera à construire le DC-10

Un porte-parole de la société McDonnell Douglas, constructeur du DC-10, a affirmé, le 8 juin, aux États-Unis, les rumeurs selon lesquelles la firme aurait décidé d'interrompre la production de cet appareil. M. James J. McNamara, président de la société, a déclaré que la décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

La décision de l'administration fédérale américaine de mettre en quarantaine les DC-10 n'était pas définitive et que la firme continuait à travailler sur les appareils.

